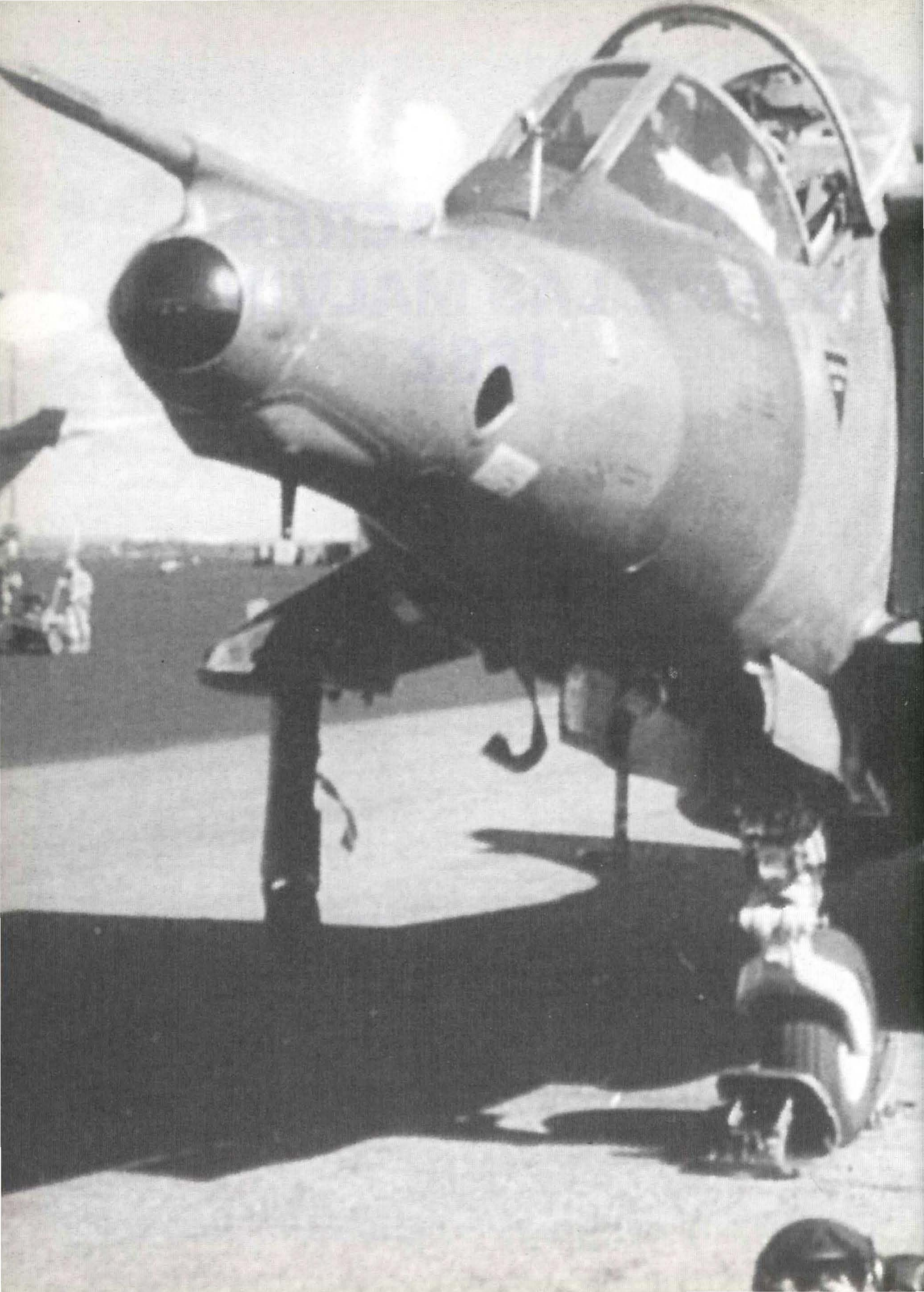


AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
GUERRA AÉREA SOBRE LAS MALVINAS, 1982
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

GUERRA AÉREA
SOBRE LAS MALVINAS,
1982



GUERRA AÉREA SOBRE LAS MALVINAS, 1982



ediciones del prado
OSPREY AVIATION

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Air War in the Falklands 1982*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Christopher Chant
Ilustración de portada de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Cartografía de TT Designs

Impreso en España en junio de 2001

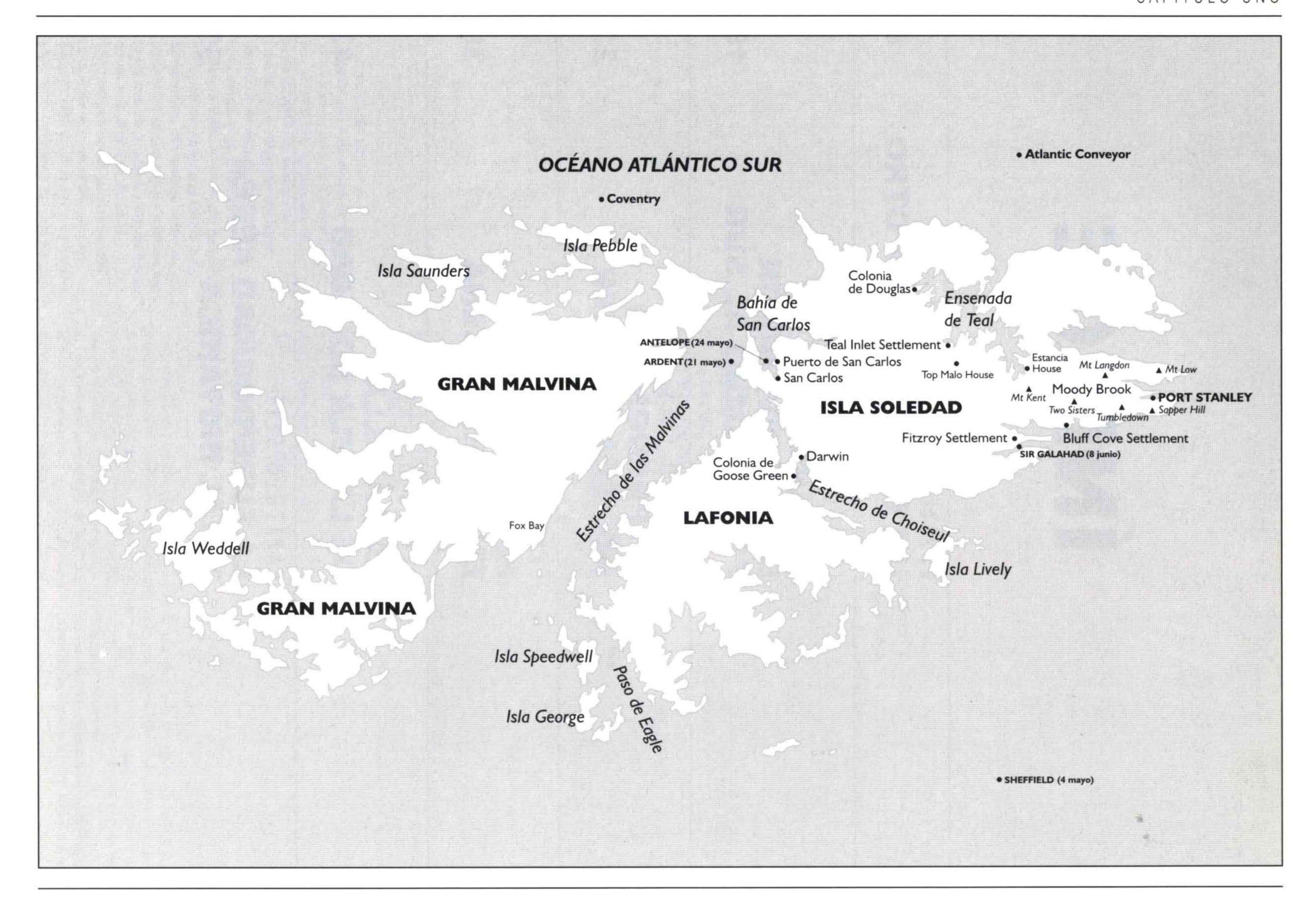
Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-597-5
D.L.:

Ilustración de cubierta:
La tarde del 1 de mayo de 1982 (a las 17:04 horas), uno de los dos Sea Harrier FRS.MK 1 (Número de serie XZ451, con código de identificación 000) del 801º Sqn. utilizó un misil aire-aire AIM-9L Sidewinder para derribar un Canberra B.Mk 62 (número de serie B-110) perteneciente al Grupo 2 de Bombardeo, que volaba sobre el Atlántico Sur con rumbo sudeste sin tierra a la vista, atacándolo de frente desde una distancia de unos 7.300 metros en un encuentro que tuvo lugar a unos 36.000 pies de altura. Otros dos Canberra se habían separado al avistar a los dos Harrier.

ÍNDICE


OCÉANO ATLÁNTICO SUR
Atlantic Conveyor
Coventry
Isla Pebble
Isla Saunders
Colonia
de Douglas
Ensenada
de Teal
Bahía de
San Carlos
ANTELOPE (24 mayo)
ARDENT (21 mayo)
Teal Inlet Settlement
Puerto de San Carlos
San Carlos
Top Malo House
Estancia
House
Mt Langdon
Mt Low
GRAN MALVINA
Mt Kent
Moody Brook
PORT STANLEY
ISLA SOLEDAD
Two Sisters
Tumbledown
Sapper Hill
Fitzroy Settlement
Bluff Cove Settlement
SIR GALAHAD (8 junio)
Estrecho de las Malvinas
Colonia de
Goose Green
Darwin
Estrecho de Choiseul
Fox Bay
LAFONIA
Isla Weddell
Isla Lively
GRAN MALVINA
Isla Speedwell
Paso de Eagle
Isla George
SHEFFIELD (4 mayo)

UN ERROR AGRAVA OTRO

Entre abril y junio de 1982, se libró una corta campaña entre las fuerzas aéreas, navales y terrestres británicas y argentinas por el control de las islas Falkland, un pequeño archipiélago enclavado en el Atlántico Sur a sólo unos pocos cientos de kilómetros de las costas de Argentina, donde estas islas se conocen con su auténtico nombre: las islas Malvinas. Esta guerra de las Malvinas ha sido la operación militar más reciente emprendida por el Reino Unido sin contar con la cooperación de uno o más de sus aliados, y constituyó una clara lección objetiva de la importancia del poder aéreo bien aplicado como elemento decisivo en las campañas navales y terrestres. En efecto, probablemente, si los británicos no hubiesen contado con los aviones embarcados en portaaviones, habría sido una temeridad emprender siquiera aquella campaña, en la cual el éxito táctico de los cazas polivalentes Sea Harrier de British Aerospace del Fleet Air Arm (Arma Aérea de la Flota) hizo posible que los buques de la Royal Navy y las tropas del ejército británico arrebatasen de nuevo las islas del control de las fuerzas argentinas.

La cuestión de la soberanía sobre las islas Malvinas ha sido un motivo de disputa entre el Reino Unido y Argentina desde 1833, año en que un buque de la Marina británica llegó a las islas, expulsó al pequeño grupo de colonos argentinos que las habitaban y reclamó formalmente la posesión de las islas para la Corona británica. La disputada reclamación de la soberanía de las islas se discutía de vez en cuando, pero nunca se consiguió un verdadero avance hacia una solución del problema. El Gobierno militar bajo la jefatura del General Leopoldo Galtieri asumió el control de Argentina en el año 1977, y en 1978 el Gobierno británico envió una pequeña flotilla al Atlántico Sur después de haber recibido información de inteligencia que indicaba que era posible que los argentinos estuviesen planeando la ocupación de Georgia del Sur, la principal isla de un archipiélago situado al sudeste de las Malvinas.

A finales del año 1970, en una revisión del gasto de defensa, el gobierno británico asignó la mayoría del presupuesto a Europa y retiró prácticamente todas las aspiraciones del país en el ámbito mundial. Las consecuencias fueron sentidas de manera más acusada por la Royal Navy. Sus dos buques de asalto anfibio, el HMS *Fearless* y el HMS *Intrepid*, iban a ser asignados a la reserva, el nuevo y pequeño portaaviones HMS *Invincible* fue ofrecido a Australia (que rechazó la oferta) y el portaaviones antisubmarino HMS *Hermes* estaba a punto de quedar fuera de servicio. Por otra parte, a otros niveles también se



Sobre las planchas metálicas que forman la pista de aterrizaje improvisada sobre la blanda superficie de la isla Soledad (East Falkland), vemos un avión de apoyo próximo Harrier GR. Mk3 del 1[er] Sqn. de la RAF. Este aparato lleva depósitos suplementarios de combustible y lanzadores de cohetes no guiados aire-superficie de 68 mm SNEB. Junto con los disparos de sus cañones y sus bombas, estos cohetes eran las armas más importantes que portaban los Harrier, cuyo morro alargado albergaba un telémetro láser y un buscador de objetivos señalados que se empleaba para el lanzamiento de las bombas guiadas por láser, las cuales se utilizaron sólo en contadas ocasiones.

AMÉRICA DEL SUR
ISLAS MALVINAS
Estrecho de Magallanes
Leith
Stromness
Grytviken
Punta Arenas
TIERRA DEL FUEGO
BELGRANO (2 mayo)
GEORGIA DEL SUR
Cabo de Hornos
OCÉANO ATLÁNTICO SUR
0
500 millas (800 km)

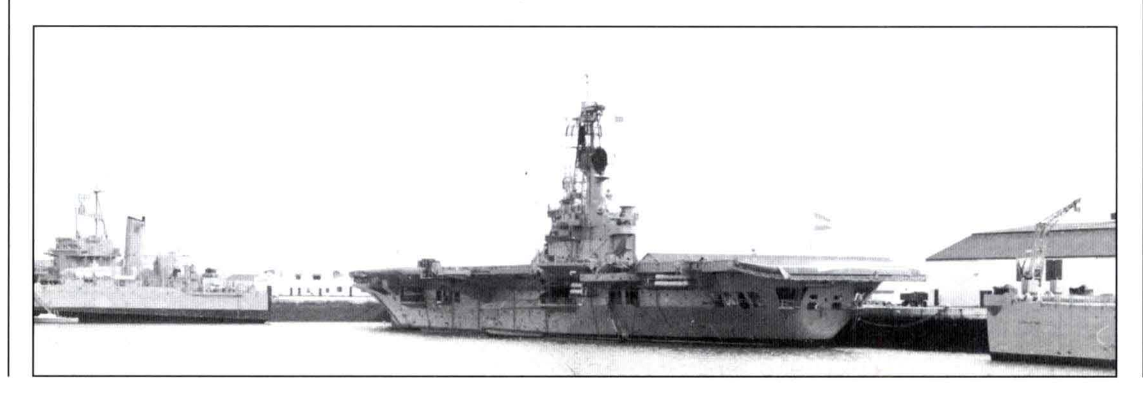
redujeron las capacidades de la Royal Navy en toda la gama de instalaciones de apoyo, y se dieron órdenes para que el buque de patrulla polar HMS *Endurance,* que era la única unidad de la Marina británica desplegada permanentemente en el Atlántico Sur, pusiese rumbo a Inglaterra en marzo de 1982 tras haber completado su correspondiente turno de servicio. Este barco no sería relevado.

Pese a la retirada de su despliegue en ultramar, Gran Bretaña seguía poseyendo unas cuantas dependencias ultramarinas, y la reducción de la Royal Navy contribuyó a dar la impresión, correcta o equivocada, de que ya no existía un interés por ellas o por su defensa. Por todo ello, el camino quedaba abierto para un reavivamiento del interés de otros países que desde tiempo atrás venían reclamando restos del imperio como Belice o, de forma más inmediata, las islas Malvinas. Estas islas nunca habían tenido un auténtico valor estratégico y ya no tenían la importancia que habían llegado a tener durante las dos Guerras Mundiales (lo cual no era aplicable a los vecinos archipiélagos de las Georgias del Sur y de las Sandwich del Sur situados mucho más al sudeste, cuya posesión daba al Reino Unido un acceso legítimo a la Antártida y a la posibilidad de explotación de sus ingentes recursos naturales).

Las negociaciones diplomáticas habían hecho creer a los argentinos que los británicos podrían estar dispuestos a ceder ante sus demandas de soberanía a largo, si no a corto, plazo. Sin embargo, lo que no llegaron a comprender fue que los aproximadamente 1.800 habitantes de las islas Malvinas se oponían radicalmente a cualquier tipo de transferencia de soberanía de Gran Bretaña a Argentina.

Por lo tanto, a principios de 1982, la Junta militar (el órgano compuesto por tres altos oficiales del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea, que gobernaba Argentina) decidió reaccionar militarmente ante los problemas provocados por la falta de progresos en la mesa de negociación. Conscientes

Aquí vemos en una fotografía tomada en 1980 el orgullo de la Marina de Guerra argentina: el portaaviones ARA *Veinticinco de mayo* (bautizado con la fecha de la fiesta nacional argentina), el cual había sido construido durante la segunda mitad de la II Guerra Mundial y botado con el nombre de HMS *Venerable* y era uno de los portaaviones ligeros de la clase Colossus. En 1948 había pasado a manos de los holandeses con el nombre de HrMS *Karel Doorman.* Argentina había comprado este buque en octubre de 1958 y encargó que se le llevase a cabo una importante modernización (que incluyó la instalación de una cubierta de vuelo angulada y una catapulta de vapor) en un astillero holandés. La cubierta de vuelo fue ampliada en 1980-1981, permitiendo que sobre ella se estacionasen dos aviones más, y se efectuaron las modificaciones necesarias para permitir que este buque embarcase los cazas de ataque Super Etendard adquiridos a Francia.





El portaaviones HMS *Hermes*, diseñado en junio de 1944 pero que no fue botado hasta febrero de 1953, para entrar en servicio en noviembre de 1959, tuvo una larga carrera en la Marina de Guerra británica (a lo largo de la cual fue utilizado en 1973-1976 como transporte de comandos y como porta-aeronaves antisubmarino a partir de 1977) antes de ser vendido a la India en 1985 para seguir en servició en la Marina de Guerra de ese país con el nombre de INS *Viraat*. La cubierta de vuelo había sido modificada instalándose en 1980 una rampa de despegue en la sección de proa, lo cual permitía embarcar cinco aviones Sea Harrier y nueve helicópteros Sea King, cuyo número se aumentó para la campaña de las Malvinas a 12 Sea Harrier y 18 Sea King.

del hecho de que en el Atlántico Sur sólo quedaban fuerzas británicas de una entidad testimonial, y que dichas fuerzas quedarían pronto reducidas a nada, los miembros de la Junta decidieron que una aventura exterior serviría para reducir la presión política en el interior.

Parece probable que la Junta tuviese planeado conquistar las islas Malvinas durante la primavera austral, entre junio y octubre, de 1982, después de que el *Endurance* hubiese abandonado la región. Sin embargo, los planes fueron sobrepasados por la marcha de los acontecimientos después de que un grupo de trabajadores argentinos del sector de la chatarra, que tenían un contrato pero que actuaban sin la pertinente autorización de la administración de las islas Malvinas, desembarcase en Leith, en la isla de Georgia del Sur, el 19 de marzo, a donde habían llegado a bordo del buque auxiliar de la flota argentina *Bahía Buen Suceso* para comenzar los trabajos de desmantelamiento y desmontaje de una estación ballenera abandonada situada en aquella desierta colonia. Los trabajadores que realizaban las obras de demolición izaron la bandera argentina sobre

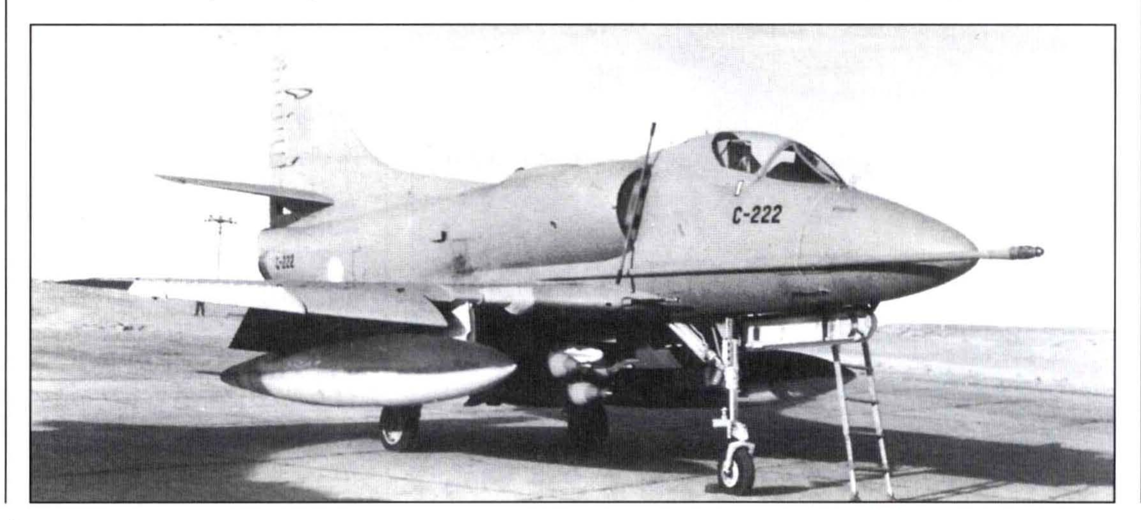


Armado con cañones de 30 mm y misiles aire-aire AIM-9L Sidewinder, y equipado también con dos depósitos auxiliares de combustible desechables, un Sea Harrier FRS.Mk1 (posiblemente el XZ496 perteneciente al 800º Sqn.) está en vuelo estacionario sobre la cubierta de vuelo del HMS *Hermes*. En primer plano se ven varias parejas de bombas de caída libre a las que todavía no se les han instalado sus unidades de cola.

Leith, y el *Endurance* (a bordo del cual iban 23 miembros de los Royal Marines pertenecientes a la pequeña guarnición de las islas Malvinas) fue enviado para investigar el incidente. El 23 de marzo fue desembarcada en la isla una pequeña patrulla de reconocimiento, y los Royal Marines llegaron a tierra el 31 de marzo. De una forma que parece inevitable en aquellas circunstancias, el 23 de marzo el buque de exploración polar argentino *Bahía Paraíso* recibió la orden de abandonar sus cometidos ordinarios para reforzar a los argentinos de Georgia del Sur con infantes de Marina argentinos. La creciente intensidad de los acontecimientos convenció a Galtieri de que la situación podía aprovecharse para mejorar las posibilidades de supervivencia de su Junta desviando la atención de la opinión pública argentina de los asuntos domésticos hacia los sucesos de carácter internacional, por lo que el 23 de marzo se tomó la decisión de invadir y ocupar las islas Malvinas. Como primera medida, parte de una importante fuerza naval argentina fue retirada de unos ejercicios que se estaban realizando en el norte, frente a las costas de Uruguay, para hacerse cargo de la invasión. La fuerza asignada a la operación *Rosario*, como fue denominada aquella operación, partió dos días más tarde dividida en los dos elementos componentes del Grupo de Combate 40 (fuerza de desembarco) y del Grupo de Combate 20 (fuerza de cobertura).

Aunque el gobierno británico no era todavía plenamente consciente de la creciente amenaza que se cernía sobre las islas Malvinas, el alto nivel de tensión quedó reflejado el 25 de marzo por la decisión de enviar submarinos nucleares al Atlántico Sur. A finales de marzo se dispuso de datos que permitían evaluar con mayor claridad las intenciones de los argentinos, y se decidió organizar una Fuerza de Intervención para emprender la reconquista de las Malvinas si fuese necesario. Esta Fuerza de Intervención iba a estar compuesta por dos elementos principales, el Grupo de Combate 317 (unidades de superficie) y el Grupo de Combate 324 (submarinos).

La invasión argentina de las islas Malvinas comenzó a las 04:30 horas (hora local) del 2 de abril, cuando 150 comandos de infantería de marina llegaron en helicóptero a Mullet Creek, situado a poca distancia al sudoeste de Port Stanley (Puerto Argentino), la capital de las islas, para después avanzar por tierra hasta ocupar el acuartelamiento de los Royal Marines de Moody Brook, que de hecho estaba abandonado, situado al



Aquí vemos armado con tres bombas MK 82 de 227 kg y con dos depósitos auxiliares de combustible desechables a este A-4B que fue entregado, después de haber pasado por extensas operaciones de mantenimiento, al Grupo 5 en Río Gallegos, que inicialmente voló con un esquema de color totalmente gris. El número de serie C-222 identifica a este aparato como uno de los 25 primeros aviones (del C-201 al C-225) adquiridos por la FAA en 1966. En 1970 fueron encargados 25 aviones de combate A-4B más (del C-226 al C-250) y un lote final de otros 25 A-4C (del C-251 al C-275) se encargó en 1975.



En esta fotografía tomada en las instalaciones conjuntas del aeropuerto y base naval de Ushuaia en el extremo sudeste de Argentina, en la Tierra del Fuego, vemos a uno de los 16 bimotores turbo-hélice de transporte F.27 de la FAA. El primero de estos aviones fue entregado por Fokker en 1968, y la fuerza estaba compuesta por dos Mk 400, 10 Mk 400M, dos Mk 500 y dos Mk 600. El número de serie que figura en la parte lateral del fuselaje posterior identifica a este aparato como un F.27-400.

oeste de la ciudad. A las 06:15 horas el grueso principal de la fuerza argentina empezó a desembarcar en Yorke Bay, al este, y los 68 miembros de los Royal Marines que componían la patrulla naval 8901 y constituían toda la guarnición británica, junto con 12 marineros que habían desembarcado del *Endurance,* quedaron atrapados por el avance de las dos fuerzas argentinas. Los Royal Marines se retiraron hacia el palacio del Gobernador, retardando el avance de los invasores y causando la muerte de al menos dos soldados argentinos, pero a las 09:25 horas, el gobernador de las islas, Rex Hunt, decidió que seguir resistiendo con 2.800 soldados argentinos ya desembarcados en las islas no tenía ningún sentido militar, ni mérito alguno y se rindió. Aquel mismo día, más tarde, empezaron a trasladarse a las islas los primeros elementos de la Fuerza Aérea argentina, con la llegada de los aviones de ataque ligeros FMA IA-58 Pucará del Grupo 3 de Ataque y los Hércules C-130 Lockheed que transportaron un radar de exploración TPS-43F y su equipo de operadores.

Un día después se produjo una situación muy similar en Grytviken, en Georgia del Sur, que estaba defendida por los 23 miembros de los Royal Marines que habían desembarcado del *Endurance*. Este grupo mantuvo su resistencia durante unas dos horas antes de rendirse, causando la muerte a cuatro soldados argentinos, destruyendo un helicóptero Puma Aérospatiale perteneciente al Batallón de Aviación de Combate 601 del ejército argentino e infligiendo daños a una corbeta.

Entonces empezó a hacerse evidente el hecho de que la Junta había efectuado mal sus cálculos desde el mismo comienzo de la ocupación argentina de las Malvinas. A pesar de que las autoridades argentinas empezaron a publicar fotografías de los Royal Marines capturados y a subrayar el carácter humillante de aquel revés para las armas británicas, aparecieron los



Helicópteros SH-3D argentinos participaron en la primera oleada de la invasión. Este era uno de los que se utilizaban para operaciones clandestinas y se le había aplicado un esquema general de pintura de camuflaje.

primeros indicios de que los miembros de la Junta se habían equivocado al pensar que los británicos se inclinarían ante la fuerza de los hechos consumados y estarían dispuestos a ceder las Malvinas a Argentina. Con rapidez y energía, el gobierno de Margaret Thatcher desplegó inmediatamente su considerable habilidad e influencia diplomática para iniciar el proceso de aislar a Argentina y conseguir que la comunidad internacional condenase la invasión de las islas. El 3 de abril, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas emitió la Resolución 502 reclamando la inmediata evacuación de las fuerzas argentinas de las islas Malvinas y exigiendo que las dos partes buscasen una solución pacífica al conflicto. Seis días después, la Comunidad Económica Europea emprendió una política de sanciones comerciales contra Argentina, y muchos otros países hicieron también lo mismo. Pero lo más importante fue que, antes de que terminase el mes, los Estados Unidos que hasta entonces se habían mantenido al margen del conflicto, decidieron finalmente apoyar abiertamente a Gran Bretaña.

El Gobierno británico y quienes lo apoyaban abrigaban todavía la esperanza de encontrar una solución diplomática, pero siguieron adelante con los preparativos militares. El 1 de abril, siete aviones de transporte de la RAF Lockheed Hércules llevaron a Gibraltar los suministros esenciales que necesitaba la Royal Navy, y también el equipo de control de tráfico aéreo con su material que después se trasladaría a la Isla Ascensión, que estaba destinada a convertirse en el punto central de las operaciones de transporte aéreo entre el Reino Unido y el Atlántico Sur. Aunque la isla Ascensión es territorio británico, su aeropuerto, el aeródromo Wideawake, había sido construido por los norteamericanos como base para el seguimiento de satélites y era controlado por la compañía aérea Pan American Airways. Su movimiento aéreo no superaba normalmente los tres vuelos semanales, pero pronto tendría un tráfico de 400 vuelos diarios.

El 2 de abril, el Gobierno británico decidió enviar una importante Fuerza de Intervención al Atlántico Sur. Si la Junta hubiese seguido su primer plan y hubiese lanzado la invasión al año siguiente, esta decisión habría sido difícil, si no imposible, de tomar ya que varios de los principales buques de la Royal Navy habrían estado para entonces retirados del servicio. La invasión argentina había sorprendido a los portaaviones HMS *Invincible* y HMS *Hermes* navegando en aguas británicas y por lo tanto en condiciones de ser enviados de inmediato al Atlántico Sur. Los buques partieron el 5 y el 6 de abril junto con cuatro destructores y siete fragatas, así como con seis buques de apoyo logístico y cuatro buques de apo-

Con su robusto tren de aterrizaje y su capacidad de despegue y aterrizaje STOL en campaña, todas las variantes del C-130 (aquí vemos al primero de los dos aviones cisterna argentinos KC-130H) son capaces de aterrizar y despegar en pequeños aeródromos, cualquiera que sea el estado de sus pistas, y este factor fue de especial importancia para la FAA, cuyos aviones ayudaron a mantener el puente aéreo entre el continente y las unidades desplegadas en las Malvinas hasta los últimos días de la guerra.



yo logístico al desembarco del Cuerpo Auxiliar de la Real Flota británica. Pusieron rumbo a la isla Ascensión, situada en medio del Atlántico, donde debían establecer contacto con los siete destructores y fragatas de la 1ª Flotilla, que habían sido retiradas del ejercicio *Spring Train* que estaban llevando a cabo en aguas del Mediterráneo. El apoyo aéreo sería proporcionado por los 22 aviones de combate V/STOL Sea Harrier embarcados en los portaaviones. La Fuerza de Intervención empezó a reunirse bajo el mando del Contralmirante John F. *Sandy* Woodward a lo largo de la jornada del 7 de abril. Aquel mismo día, los británicos informaron que cinco días después, el día 12, entraría en vigor una zona de exclusión marítima, de un radio de 200 millas náuticas (230 millas / 370 km) alrededor de las islas Malvinas. Lo que no fue revelado entonces fue el detalle de que tres submarinos nucleares, que habían sido enviados al sur cuando la crisis había comenzado a finales de marzo, estarían también presentes en el teatro de operaciones.

Entre las principales unidades navales que zarparon el 5 de abril de los puertos de Portsmouth y Devonport, situados en la costa sur de Inglaterra, estaban los portaaviones *Hermes* e *Invincible*. El primero de ellos llevaba a bordo a la Compañía A del 42º de Comandos, así como un grupo de aviones de ala fija y rotatoria compuesto por aviones de combate Sea Harrier FRS.Mk 1 del 800º Sqn. del Fleet Air Arm reforzados por personal y aparatos del idénticamente equipado 889º Sqn., los helicópteros antisubmarinos Westland Sea King HAS.Mk 5 del 826º Sqn. y los helicópteros de transporte Sea King HC.Mk 4 del 846º Sqn. A bordo del segundo portaaviones estaban embarcados los aviones de combate Sea Harrier FRS.Mk 1 del 801º Sqn., y los helicópteros Sea King HAS.Mk 5 del 820º Sqn. La principal unidad que zarpó el 6 de abril fue el buque de



Los aviones cisterna con motor turbohélice Hércules constituyeron un eslabón de vital importancia para el rápido traslado de armas y equipos esenciales desde el Reino Unido a la isla Ascensión, y más adelante, cuando estos aparatos fueron equipados con mangueras de reabastecimiento en vuelo, a los buques de la Fuerza de Intervención en el Atlántico Sur frente a las islas Malvinas.


Tropas desembarcando de un helicóptero Sea King tras su llegada a bordo de un portaaviones. Aunque estaban originalmente diseñados para realizar misiones antisubmarinas autónomas, los Sea King resultaron un elemento de una importancia cada vez más vital para el éxito de la campaña en las islas Malvinas transportando personal, material y suministros.

asalto anfibio *Fearless* llevando a bordo algunos de los helicópteros Sea King HC.Mk 4 del 846º escuadrón. El buque de pasajeros movilizado *Canberra* partió del puerto de Southampton el 9 de abril llevando a bordo unos 2.000 hombres pertenecientes al 40º y al 42º de Comandos y al 3º de Paracaidistas. También fue el 6 de abril cuando la RAF empezó a llegar a la isla Ascensión, donde se reunió con el destacamento naval que ya se había trasladado allí por vía aérea, para constituir el núcleo inicial de la unidad de apoyo a las fuerzas británicas en la isla Ascensión. Este primer elemento de la RAF estaba formado por los aviones de patrulla marítima de largo alcance y de lucha antisubmarina BAe Nimrod MR.MK 1 pertenecientes al 42º Sqn., a los cuales se les encomendó la misión de encargarse de la cobertura de reconocimiento para la Fuerza de Intervención.

Mucho más al sur, las fuerzas argentinas ya habían establecido un centro de información y control en Port Stanley (Puerto Argentino), y la Fuerza Aérea Argentina (FAA) también había establecido una nueva estructura de mando con la creación de un centro integrado de operaciones aéreas: el *teatro de operaciones del Atlántico Sur* en el que tenía su cuartel general el comodoro Rivadavia.

Con su tripulación formada sobre la cubierta de vuelo, el portaaviones ligero HMS *Invincible* pone rumbo hacia el Canal de la Mancha tras zarpar del puerto de Portsmouth el 5 de abril. Sobre su cubierta de vuelo se distingue un avión de combate Sea Harrier FRS.Mk 1 y cuatro helicópteros HAS.Mk 5.



LA FUERZA DE INTERVENCIÓN PONE RUMBO AL SUR

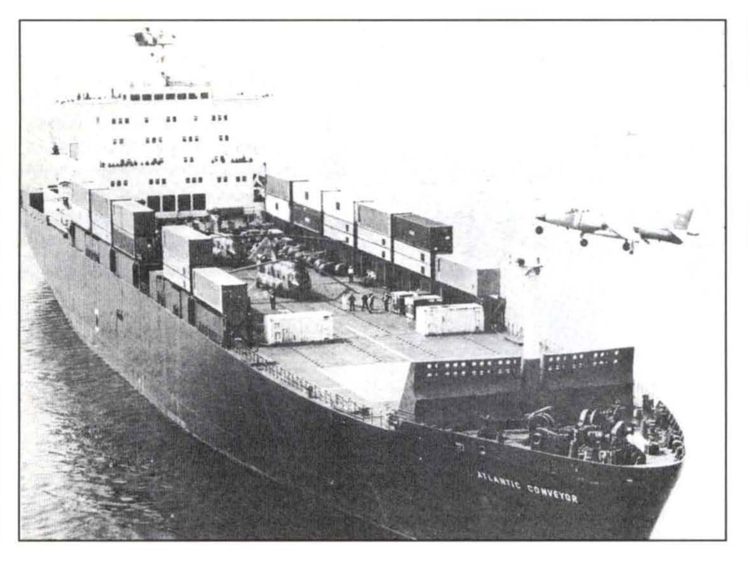
El 10 de abril, o en fechas inmediatas, se cree que un avión de reconocimiento BAe Canberra PR.Mk 9 del 39º Sqn. de la RAF empezó a operar desde la base aérea de Punta Arenas, en el sur de Chile, después de habérsele aplicado los emblemas de la Fuerza Aérea de Chile en Belice durante su tránsito desde el Reino Unido, y también es posible, si no probable, que aviones de inteligencia electrónica BAe Nimrod R.Mk 1 del 51º Sqn. de la RAF operasen también desde Punta Arenas.

Los buques de las fuerzas que habían zarpado desde Gibraltar y de los puertos británicos empezaron a reunirse frente a las costas de la isla Ascensión a partir también del 10 de abril, la misma fecha en que fue requisado el crucero de pasajeros *Uganda* para ser transformado a toda prisa en buque hospital. El ritmo de los avances hacia la zona de operaciones en el Atlántico Sur se estaba acelerando, como indicaba el hecho de que los aviones se pintasen con esquemas de color de baja visibilidad y que se retirasen muchos de sus distintivos. Para algunos de los buques de la Fuerza de Intervención la escala en la isla Ascensión fue muy breve. Por ejemplo, el destructor HMS *Antrim*, la fragata HMS *Plymouth* y el buque nodriza RFA *Tidespring* embarcaron material y una pequeña fuerza de tropas terrestres (la Compañía M del 42º de Comandos, el Escuadrón D del Servicio Aéreo Especial (SAS) y un destacamento del Escuadrón Especial de Lanchas) además de varios helicópteros: un Wessex HAS.Mk 3 del 737º Sqn. a bordo del *Antrim*, dos aparatos Wessex HU.Mk 5 del 845º Sqn. a bordo del *Tidespring* y un Wasp HAS.Mk 1 del 829º Sqn. a bordo del *Plymouth*. Estos tres buques debían zarpar rumbo al Sur constituyendo el Grupo de Combate 317.9 y unir sus fuerzas con el *Endurance* el 12 de abril para llevar a cabo la operación *Paraquat*, que era el nombre en clave que se había dado a la operación para recuperar la isla de Georgia del Sur.

Mientras estos buques se dirigían rumbo al Sur, frente a las costas de la isla Ascensión se estaba llevando a cabo un importante esfuerzo para organizar el material y los suministros que se habían enviado a toda prisa desde el Reino Unido sin tener en cuenta los factores correctos de carga de combate. Al mismo tiempo continuaba llegando más material por vía aérea procedente del Reino Unido y de los Estados Unidos a bordo de

Los aviones de reconocimiento Canberra PR. Mk 9 que se cree que operaban desde la base aérea chilena de Punta Arenas eran aparatos del 59º Escuadrón, equipados con un sistema de exploración por barrido lineal infrarrojo Texas Instruments.





Un Sea Harrier FRS.Mk 1 efectúa un aterrizaje vertical sobre la proa del buque de transporte de contenedores *Atlantic Conveyor*, sobre el cual se ha improvisado, alineando y apilando contenedores a ambos lados de cubierta, un "hangar" a cielo abierto para almacenar y después montar los helicópteros Wessex y Chinook.

los aviones de transporte de la RAF del Ala de Lyneham complementados por los aviones de transporte BAe VC10C.Mk 1 del 10º Sqn. y también por aviones comerciales fletados especialmente. La tarea de organizar y redistribuir el material y los suministros cargados en los buques de la Fuerza de Intervención fue confiada en su mayor parte a helicópteros como los Sea King de lucha antisubmarina de los escuadrones 820º y 826º, los aparatos de transporte de ataque Sea King del 846º Sqn., los helicópteros de transporte Wessex del 845º Sqn. y los helicópteros Wasp y Westland Lynx HAS.Mk 2 de las diversas escuadrillas embarcadas pertenecientes a los escuadrones 815º y 829º. Estas unidades y sus esforzados helicópteros hicieron milagros en la tarea vital de reorganizar y redistribuir el material y suministros de un barco a otro, y en el abastecimiento vertical de los buques en alta mar.

Las operaciones de abastecimiento vertical continuaron aun después de que los buques de la Fuerza de Intervención hubiesen zarpado de la isla Ascensión, y en el curso de uno de esos vuelos, la noche del 23 de abril, un Sea King HC.Mk 4 (ZA311) del 846º Sqn. cayó al mar cerca del *Hermes* causando la muerte de uno de sus tripulantes.

Según iban avanzando cada vez más al Sur los buques de la Fuerza de Intervención, se agudizaba la posibilidad de que la Marina de Guerra argentina, que disponía de varios submarinos convencionales con la suficiente capacidad operativa, llevase a cabo un ataque preventivo. En consecuencia, la RAF sustituyó los aviones Nimrod MR.Mk 1 del 42º Sqn por los más avanzados Nimrod MR.Mk 2 pertenecientes a los escuadrones 120º, 201º y 206º. Además, como la flota británica estaba ya entrando en lo que podría llamarse el teatro de operaciones argentino, la posibilidad de contar con el apoyo directo de aviones con base en la isla Ascensión, o que hiciesen escala en ella, quedaba ya muy lejos, por lo que las capacidades de apoyo de larga distancia se resolvieron con la llegada de los primeros aviones nodriza de reabastecimiento de combustible en vuelo BAe Víctor K.Mk 2, algunos de los cuales disponían también de una útil capacidad de reconocimiento radar.

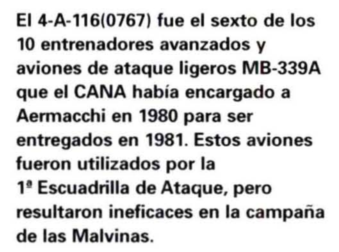
Los preparativos argentinos para mantener la ocupación de las islas Malvinas y defenderlas contra cualquier operación británica que preten-



Un Sea Harrier FRS.Mk 1 (en primer plano) y un Harrier GR. MK 3 fotografiados sobre el portaaeronaves HMS *Hermes* que navega por el Atlántico Sur.

diese recuperarlas se tradujeron en un auténtico despliegue en el teatro de los efectivos aéreos de la FAA. En la isla Soledad (East Falkland) el aeródromo de Port Stanley (Puerto Argentino) se había convertido en la Base Aérea Militar (BAM) Malvinas, más al Sur se estableció la BAM Cóndor en Goose Green, y el Comando de la Aviación Naval Argentina (CANA) estableció una base en la isla Pebble situada frente a la costa norte de la isla Gran Malvina (West Falkland) denominada Estación Aeronaval (EA) Calderón.

Como resultado de esta reorganización y expansión, a finales de abril la FAA había conseguido desplegar 24 aviones ligeros de ataque FMA IA-58A Pucará del Grupo 3 de Ataque C3A distribuidos entre la BAM Malvinas y la BAM Cóndor, y el CANA había situado los seis aviones ligeros de ataque y entrenadores avanzados Aermacchi MB-339A de la 1ª Escuadrilla de Ataque en la BAM Malvinas, y cuatro aviones ligeros de ataque entrenadores de armas Beech T-43C-1 de la 3ª Escuadrilla de Ataque repartidos entre la BAM Malvinas y la EA Calderón. Dos helicópteros ligeros Bell Modelo 212 y dos helicópteros medios CH-47C del Escuadrón de Helicópteros del Grupo 7 de Coin con base en la BAM Cóndor proporcionaban una capacidad limitada de búsqueda y rescate, junto con la capacidad de transporte general y rescate aportada por el Comando de Aviación del Ejército con



El 4-A-116(0767) fue el sexto de los 10 entrenadores avanzados y aviones de ataque ligeros MB-339A que el CANA había encargado a Aermacchi en 1980 para ser entregados en 1981. Estos aviones fueron utilizados por la 1ª Escuadrilla de Ataque, pero resultaron ineficaces en la campaña de las Malvinas.



los diversos helicópteros del Batallón de Aviación de Combate 601 con base en Moody Brook y por la Prefectura Naval Argentina (Guardia Costera) con sus dos aviones Shorts Skyvan y un helicóptero Aérospatiale Puma con base en la BAM Malvinas.

La BAM Malvinas y, en menor medida, la BAM Cóndor, que eran los dos centros principales de las fuerzas argentinas en la islas Malvinas, recibieron una continua afluencia de aviones de transporte que traían más hombres, materiales y suministros, y estaban protegidas por cañones antiaéreos de 35 y 30 mm así como por baterías de misiles superficie-aire Shorts Tigercat y Euromissile Roland, cuya dotación estaba compuesta por cadetes de la academia de la FAA a los que se les había asignado la tarea de defender la base aérea.

Un Chinook argentino mientras es reabastecido de combustible en Puerto Argentino (Port Stanley). Este aparato fue capturado intacto y después reparado.

Pero estos efectivos no constituían la totalidad de las fuerzas aéreas empeñadas por Argentina para la protección de su posición en las Malvinas, que estaba dentro del radio de acción teórico de los aviones de combate que operaban desde varias bases aéreas situadas en la parte sur continental de Argentina. Estas bases eran la Base Aérea Naval (BAN) Almirante Zar (con los ocho bombarderos Canberra B.Mk 62 del Grupo 2 de Bombardeo), la BAM Comodoro Rivadavia (con varios cazas supersónicos Dassault Mirage IIIEA pertenecientes al Grupo 8 de Caza y ocho aviones de ataque IA-58 del Grupo 4 de Ataque), la base aérea de San Julián (con los 10 cazas supersónicos IAI Dagger del II/Grupo 6 de Caza, y 15 aviones de ataque McDonnell Douglas A-4C Skyhawk del Grupo 4 de Caza), la BAM Río Gallegos (con 26 aviones de ataque A-4B pertenecientes al Grupo 8 de Caza y 10 cazas supersónicos Mirage IIIEA del Grupo 8 de Caza) y la BAN Río Grande (con 10 cazas supersónicos Dagger del III/Grupo 6 de Caza, 5 aviones de ataque marítimo Dassault Super Etendard de la 2 Escuadrilla de Caza y Ataque, y ocho aviones de ataque A-4Q de la 3 Escuadrilla de Caza y Ataque).

También había cierto número de aparatos en reserva, pero en términos generales la FAA podía contar con 110 aviones operativos, incluyendo los aparatos de corto alcance Pucará con base en el continente, mientras que el CANA tenía unos efectivos con base en tierra consistentes en sólo 12 aviones operativos, ya que uno de los cinco Super Etendard estaba siendo desguazado para obtener repuestos a consecuencia de que el su-



Este A-4C del Grupo 4, que lleva una bomba en el soporte central y dos depósitos auxiliares de combustible desechables, espera el comienzo de una misión en la base aérea de San Julián.



El personal de tierra despide a un A-4B del Grupo 5 que acelera por la pista de Río Gallegos antes de despegar para una misión.

ministro de las piezas de repuesto procedentes de Francia se había interrumpido debido a las sanciones impuestas por la CEE.

Como siempre, el reconocimiento exacto y oportuno era esencial para el planeamiento de cualquier operación que pretendiese tener un grado de éxito razonable, y formando parte de los preparativos para la operación *Paraquat* los aviones Víctor realizaron tres salidas de reconocimiento radar de largo alcance. La primera de ellas, realizada durante la noche del 20 al 21 de abril por un Víctor K.Mk 2 del 57º Sqn. requirió el apoyo de ocho salidas de aviones nodriza a lo largo de un vuelo de más de 7.000 millas (11.275 km) que duró 14 horas y 45 minutos durante el cual se reconoció una zona de 388,5 km cuadrados (150 millas cuadradas).

Aquellos tres vuelos de reconocimiento aportaron una información muy útil y contribuyeron de forma importante a la conclusión de los planes para el asalto contra la isla de Georgia del Sur. El primer paso en la operación *Paraquat* fue la inserción de un comando del SAS en el Glaciar Fortuna, tarea que fue realizada el 21 de abril por los helicópteros Wessex HAS.Mk 3 del 737º Sqn. y por dos Wessex HU.Mk 5 del 845º Sqn. Sin embargo, poco después de la inserción, el tiempo empeoró rápidamente de una forma tan drástica que el comando del SAS solicitó por radio que la evacuación se llevase a cabo durante la mañana siguiente. Mientras intentaban recuperar a los soldados del SAS, dos helicópteros Wessex HU.Mk 5 se estrellaron al intentar aterrizar en condiciones de visibilidad nula, aunque ninguna de las personas que iban a bordo sufrió heridas graves,

Durante la Guerra de las Malvinas, el Dagger fue empleado al principio en su configuración de caza. El C-401 fue el primer Dagger entregado por Israel, y aquí le vemos en San Julián armado con misiles aire-aire *Shafrir 2*. Los misiles de la serie *Shafrir*, claramente inspirados en el AIM-9 Sidewinder, tenían un diámetro algo mayor, pero su ventana de seguimiento era más limitada.



gracias a lo cual los miembros del SAS y los tripulantes de los helicópteros destruidos fueron recuperados a salvo a bordo de los otros Wessex.

Dos días después los británicos avistaron el viejo submarino argentino ARA *Santa Fe* frente a la costa de Georgia del Sur, y la fragata HMS *Brilliant,* que llevaba a bordo dos helicópteros Lynx HAS.Mk 2, llegó para reforzar al Grupo de combate 317.9. El *Antrim* fue el primero en establecer contacto con el *Santa Fe*, y su helicóptero Wessex intentó alcanzar al submarino con cargas de profundidad. El ataque consiguió dañar al submarino, cuyo capitán decidió regresar a Grytviken. Cuando el *Santa Fe* se dirigía rumbo a Georgia del Sur fue atacado sin éxito con un torpedo lanzado por uno de los helicópteros Lynx embarcados a bordo del *Brilliant*, y después por misiles ligeros aire-superficie filodirigidos AS.12 lanzados por los helicópteros Wasp del *Plymouth* y del *Endurance*. Gravemente dañado, el submarino consiguió llegar a Grytviken donde quedó encallado junto al muelle.

Los británicos decidieron entonces que la evidente falta de fuerzas y de resolución por parte de Argentina para defender Georgia del Sur hacía posible improvisar un ataque inmediato. Esto descartaba totalmente el empleo de los Royal Marines que iban a bordo del *Tidespring,* que se encontraba a unos 320 km (200 millas) al norte. Como medida preparatoria para la operación un oficial de apoyo de fuego naval fue transportado por helicóptero hasta su puesto de observación y 30 soldados del SAS desembarcaron en la costa. Poco después cayó una lluvia de 235 disparos de fuego naval sobre las posiciones argentinas y sus alrededores mientras desembarcaban más tropas procedentes del *Plymouth* y del *Endurance*. Con la moral destrozada y conscientes de que su posición era desesperada, la guarnición argentina de Grytviken se rindió sin presentar ningún tipo de resistencia, y al día siguiente la pequeña guarnición argentina de Leith siguió su ejemplo.

Mientras tanto la Fuerza de Intervención había zarpado de la isla Ascensión a partir del 18 de abril, y en Inglaterra había empezado el entrenamiento de una fuerza de refuerzo compuesta por tropas terrestres en la zona de Brecon Beacons, que se consideraba la más parecida por su orografía y clima a la de las islas Malvinas. Esta fuerza estaba compuesta por la 5ª Brigada de Infantería (el 2º de Guardias Escoceses, el 1º de Guardias Galeses y el 7º de Fusileros Gurkas), y tenía previsto partir del Reino Unido a primeros de mayo.

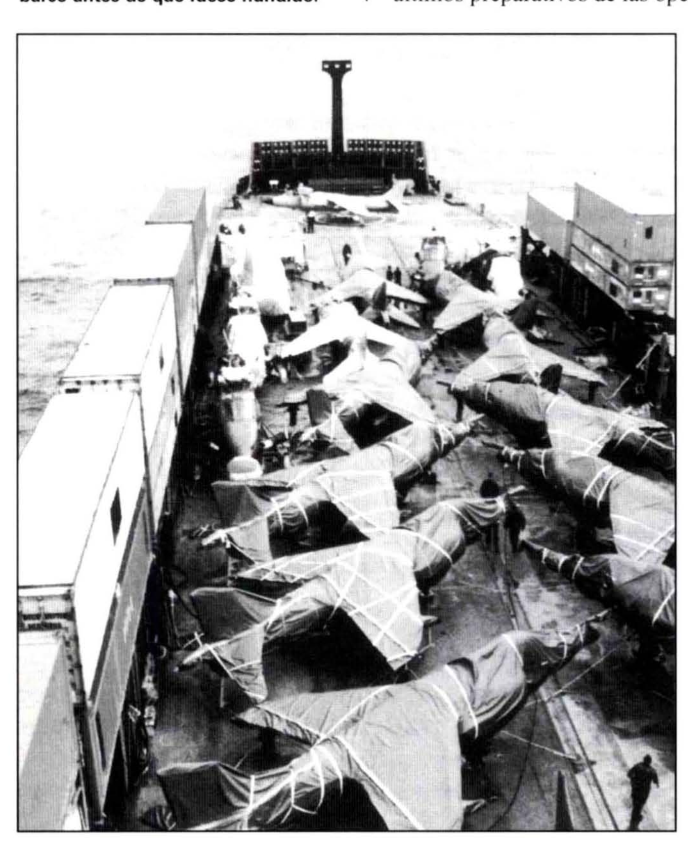
Un helicóptero Wasp HAS. Mk 1 del buque de patrulla polar HMS *Endurance* es sorprendido por la cámara sobre Grytviken, en la Isla de Georgia del Sur, poco después del mes de abril. Sobre la superficie del agua se destaca el puente del submarino argentino encallado *Santa Fe*.



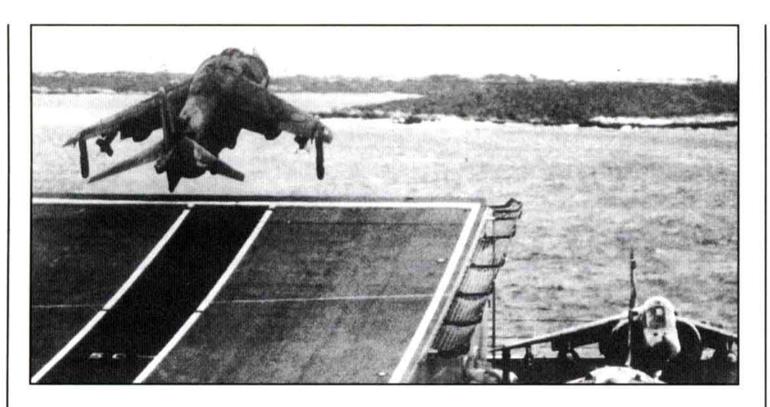
Mientras se dirigía hacia el sur, el 21 de abril, la Fuerza de Intervención avistó un avión de transporte Boeing 707 empleado por la FAA para misiones de reconocimiento. El avión argentino fue interceptado por los Sea Harrier del 800º Sqn. que le obligaron a alejarse en lugar de atacarlo. Seis días después la Fuerza de Intervención alcanzó una posición al nordeste de las islas Malvinas y el 29 de abril la creciente amenaza de interceptación por parte de los cazas británicos convenció a la FAA de que pusieran fin a sus vuelos diurnos de transporte a las islas. Al día siguiente, el aislamiento internacional de Argentina se agudizó aún más cuando los Estados Unidos dieron por terminados sus intentos de mediar en el conflicto y tomaron formalmente partido por los británicos.

Ahora había unos 70 buques británicos en las aguas de las Malvinas, y la zona de exclusión marítima se convirtió en zona de exclusión total. Un aumento adicional del poder aéreo a disposición de la Fuerza de Intervención se hizo posible mediante la creación del 809º Sqn. en la Estación Naval Real de Yeovilton constituido con aviones utilizados normalmente para investigación y desarrollo y otros pertenecientes a la reserva. Los seis primeros Sea Harrier de esta unidad volaron hasta la isla Ascensión, vía África occidental, y cada uno de ellos tuvo que repostar en vuelo nada menos que 14 veces en el curso de este largo viaje, después de lo cual se embarcaron, el 5 de mayo, en el gran buque de transporte *Atlantic Conveyor.* Para esta fecha los aviones de combate Sea Harrier de los escuadrones 801º y 800º estaban ya realizando patrullas aéreas de combate (CAP) regulares sobre la Fuerza de Intervención, mientras se llevaban a cabo los últimos preparativos de las operaciones ofensivas contra la guarnición argentina de las islas Malvinas y cualquier apoyo que pudiesen recibir del territorio continental argentino.

Con un Sea Harrier FRS.Mk 1 preparado para despegar de inmediato en el extremo de proa de su cubierta, el *Atlantic Conveyor* navega rumbo al Sur mientras comienzan los trabajos de montaje de los aviones que posteriormente serán enviados a sus buques correspondientes. Entre las dos "paredes" de contenedores hay 11 aparatos de apoyo próximo Harrier GR.Mk 1 y cazas polivalentes Sea Harrier FRS.Mk 1, cuatro helicópteros Wessex, dos de los cuales están siendo montados, y en el extremo delantero de la fila del lado izquierdo está el único helicóptero Chinook HC.Mk 1 que pudo ser montado y despegó del barco antes de que fuese hundido.



Puede decirse que la Guerra de las Malvinas empezó en toda su magnitud el día 1 de mayo, cando un Vulcan B.Mk 2 del 101º Sqn. llevó a cabo la primera incursión de bombardeo *Black Buck* desde el aeródromo de Wideawake en la isla de Ascensión. Esta misión duró 14 horas y 50 minutos en total, y requirió 15 salidas de los Victor K.Mk 2 y nada menos que efectuar el reabastecimiento de combustible en vuelo de los aviones 18 veces para conseguir que un solo bombardero Vulcan llegase a su objetivo, donde lanzó las 21 bombas de 454 kg que constituían su carga desde una altitud de 10.000 pies (3.050 m) sobre las pistas del aeródromo de Port Stanley (Puerto Argentino). Lo cierto es que sólo una de las bombas consiguió hacer impacto en la pista, causando sólo daños de menor consideración. Sin embargo, la detonación de las demás bombas produjo daños tanto a los aviones como en las instalaciones.



Un Harrier del 1er Escuadrón sale de la rampa de despegue del extremo de proa de la cubierta de vuelo del HMS *Hermes*. Este aparato lleva dos misiles aire-aire Sidewinder AIM-9L y dos bombas de 454 kg. Durante las primeras etapas de la campaña terrestres se podrían haber empleado con más frecuencia los Harrier si el *Hermes* no se hubiese mantenido tan lejos al Este por temor a los ataques aéreos argentinos.

En un esfuerzo por aprovechar la considerable confusión de los argentinos que podía esperarse tras el ataque de los Vulcan, el *Hermes* lanzó 12 Sea Harrier del 800º Sqn. a partir de las 07:48 horas para atacar los aeródromos de Port Stanley y Goose Green. En el curso de una misión algo complicada, nueve de los Sea Harrier atacaron Port Stanley desde tres direcciones utilizando una combinación de bombardeo por rebote y bombardeo convencional lanzando bombas de 454 kg con espoletas de percusión instantánea y de acción retardada, así como bombas de racimo BL755. El ataque consiguió causar pocos daños decisivos, pero durante algún tiempo aquel aeródromo fue considerado como poco seguro para que los argentinos realizasen operaciones desde él. Los otros tres aparatos Sea Harrier realizaron un ataque contra Goose Green coronado por un mayor éxito en términos generales, en el cual consiguieron dejar fuera de combate durante el resto de la guerra a tres aviones Pucará y causaron la muerte a un piloto argentino que se disponía a despegar.

Más tarde, aquella misma mañana, el destructor HMS *Glamorgan* y las fragatas HMS *Alacrity* y HMS *Arrow* bombardearon las posiciones argentinas situadas en los alrededores de Port Stanley, y en este ataque también participaron helicópteros armados británicos. Se ha llegado a sugerir que la escala de las operaciones aéreas y navales británicas de aquel día persuadieron a los argentinos de que era inminente que se produjese un desembarco, por lo que a partir de primeras horas de la tarde la FAA realizó varias misiones contra los buques de guerra británicos, aunque los objetivos que consiguió localizar fueron muy pocos. Los cazas Mirage IIIEA y Dagger de los Grupos de Caza 8 y 6 se encargaron de la cobertura de protección para ocho aviones de ataque A-4 pertenecientes a los Grupos 4 y 5, y los bombarderos Canberra del Grupo 2 de Bombardeo. Más tarde, aquel mismo día, el Grupo 8 perdió dos de sus cazas Mirage IIIEA derribados por misiles aire-aire de corto alcance AIM-9L lanzados por los cazas Sea Harrier del 801º Sqn., aunque un pequeño número de cazas Dagger atacó los buques británicos que bombardeaban Port Stanley consiguiendo causarles daños de menor importancia. Un Dagger perteneciente a otra escuadrilla fue derribado por un Sea Harrier del 800º Sqn., y el 801º Sqn. consiguió su tercera victoria derribando un Canberra B.Mk 62 a unos 240 km al noroeste de Port Stanley. Los Sea Harrier habían tenido un día provechoso sin sufrir ni una sola baja, y al mismo tiempo habían demostrado que la combinación del caza subsónico Sea Harrier y el misil Sidewinder era superior a los aviones supersónicos Mirage y Dagger armados con cañones.

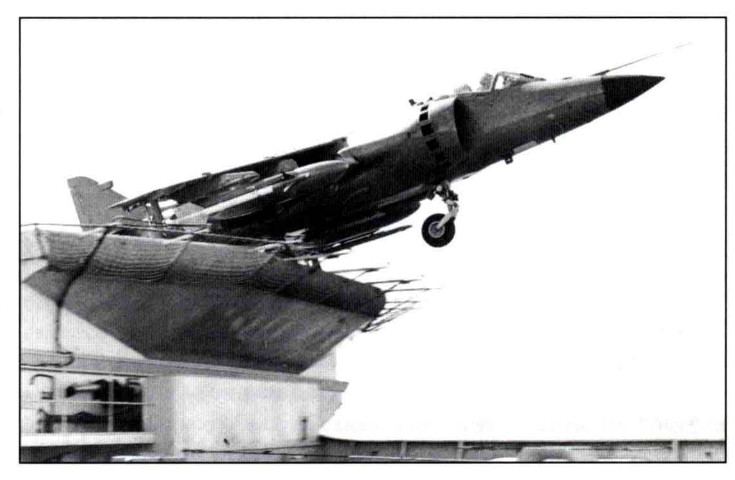
EL PREDOMINIO DEL SEA HARRIER

A primeras horas de la tarde del 1 de mayo, el Capt. Paul Barton, destacado de la RAF al Fleet Air Arm, pilotaba uno de los dos cazas Sea Harrier FRS.Mk 1 del 801º Sqn. que realizaban una patrulla aérea de combate al oeste de la Fuerza de Intervención, cuando el centro de mando del *Invincible* informó que se aproximaba una fuerza de aviones de combate argentinos. Ante la posibilidad de entrar en combate en una proporción de seis a dos, Barton y su punto, el Capt. de corbeta John Eyton-Jones, se alegraron de que estuviesen de camino más cazas Sea Harrier para reforzar el comité de bienvenida británico. Pero si los refuerzos no llegaban a tiempo, se enfrentaban a la perspectiva de entrar en acción contra dos y posiblemente contra seis aviones de combate argentinos, probablemente cazas supersónicos Mirage IIIEA. Los dos pilotos británicos confiaban en la superioridad de los Sea Harrier subsónicos con sus modernos sistemas y armas respecto a los Mirage IIIEA con sus sistemas y armas más anticuados, especialmente en un combate aéreo a corta distancia. Lo que temían los pilotos británicos era que los argentinos aprovechasen las posibilidades de sus aparatos evitando cualquier tipo de combate aéreo a corta distancia, en el cual la energía del Mirage IIIEA se agotaría pronto a consecuencia de su gran ala en delta, y en lugar de ello optasen por efectuar una serie de ataques rápidos desde mayor distancia y direcciones diferentes.

Los dos cazas Sea Harrier volaban a 15.000 pies (4.570 m) y decidieron permanecer a esa altitud ya que el aire más enrarecido a esa altura afectaría negativamente a las prestaciones de los Mirage IIIEA, reduciendo su velocidad máxima y afectando a su consumo de combustible. En la otra cara de la moneda los cazas argentinos volaban a una altura de 34.450 pies (10.500 m), y sus pilotos, naturalmente, no parecían muy dispuestos a perder la ventaja de su mayor altitud y superior velocidad. La intención de los pilotos argentinos era atraer a los Sea Harrier a una altura superior en la cual los cazas argentinos de fabricación francesa podrían aprovechar todas sus ventajas. Por lo tanto, durante varios minutos, las dos formaciones se mantuvieron efectuando maniobras defensivas, hasta que la falta de combustible obligó a los cazas argentinos a emprender el regreso a la base. Durante las horas siguientes se produjeron varios encuentros similares, ya que los pilotos de las fuerzas adversarias buscaban cualquier debilidad en el planteamiento táctico de sus oponentes.

Cazas Sea Harrier del 801º Sqn. pilotados por el Capt. de corbeta *Sharkey* Ward y el Tte. de navío Mike Wat-

Con dos depósitos auxiliares de combustible desechables y misiles aire-aire de corto alcance AIM-9 Sidewinder, este Sea Harrier FRS.Mk 1 está a punto de dejar la cubierta de vuelo del portaaviones ligero HMS *Invincible*.



son tuvieron dos encuentros a larga distancia "sin combate" con cazas argentinos. En la segunda ocasión, mientras las dos formaciones hacían fintas de ataque y defensa la una contra la otra, Ward observó lo que parecían tres estelas de condensación aproximándose a la zona. Ward diría después:

"Intenté enganchar uno de mis misiles sobre ellas, pero las 'estelas' ¡resultaron ser estelas de humo de misiles que habían disparado contra nosotros! Debían haberlos disparado desde mucho más allá de su alcance, porque el misil más cercano me pasó muy lejos y cayó al mar".

Estaba claro que los pilotos argentinos habían intentado conseguir un impacto disparando sus misiles desde el límite de su alcance eficaz sin haber efectuado previamente un enganche adecuado sobre ningún objetivo.

Durante las últimas horas de la tarde, la FAA lanzó una fuerza compuesta por unos 20 cazas, cazabombarderos y bombarderos para llevar a cabo un ataque coordinado contra los buques de la Fuerza de Intervención británica. Los primeros en llegar a la zona del objetivo fueron los cazas Mirage IIIEA, y allí se encontraron con una patrulla aérea de combate de Sea Harrier, uno de los cuales era pilotado por Barton que realizaba su tercera salida de aquella jornada. Advertidos por el centro de mando del destructor *Glamorgan,* los pilotos británicos, con Barton al frente y el Tte. de navío Steve Thomas actuando como punto suyo, viraron hacia el ataque argentino. Los aviones argentinos eran aparatos pertenecientes al Grupo 8 de Caza, la única unidad especializada de interceptores de la FAA, y estaban pilotados por el Capitán García Cuerva con el Tte. Carlos Perona como punto suyo.

Thomas fue el primero en establecer contacto radar con los aviones argentinos que se aproximaban y, por lo tanto, se hizo cargo del mando de la acción. Thomas relataría así más tarde el combate:

"Nos dirigíamos de frente los unos hacia los otros. Yo volaba a unos 400 nudos, Paul aceleró a unos 550 nudos y se separó virando hacia la derecha para intentar colocarse detrás de ellos. Enganché mi radar sobre su líder y entonces empecé a buscar a los demás aviones enemigos; no podía creer que aquella pareja de cazas hubiese venido sola".

Sin embargo, Thomas y Barton no consiguieron detectar más cazas argentinos, y por lo tanto se acercaron a los aviones enemigos desde dos ángulos diferentes. Barton maniobró para situarse en una posición que le permitiese atacar a los cazas argentinos de flanco:

"Ahora mi cometido era actuar como 'disparador', situarme detrás de los enemigos y atacarles si se les identificaba como hostiles. Aceleré a velocidad máxima, al tiempo que enganchaba mi radar sobre el número 2. Descendí en picado y los localicé visualmente a unas cinco millas. Me sentí aliviado al localizarlos visualmente, porque el ojo es mucho mejor que tener que asimilar la información tridimensional, así que en realidad no volví a mirar el radar. El líder cruzó mi rumbo por detrás de derecha a izquierda a unas 2 millas y media y en aquel momento inicié un viraje muy suave a la izquierda".

Barton aumentó la inclinación de su viraje y se mantuvo entre los dos aviones de combate argentinos.

Para entonces la pareja de cazas argentinos estaba ya cerca de Thomas, que más tarde relataría los hechos con las siguientes palabras:

"Establecí contacto visual cuando estaba a unas ocho millas y vi que se trataba de un Mirage. También pude ver a su número 2 que estaba un po-



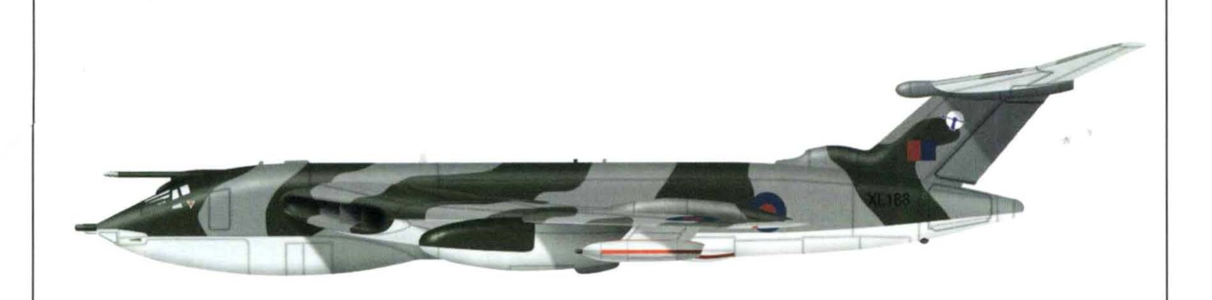
BAe Harrier GR.Mk 3, Número de serie: XW767, 1er Sqn. Royal Air Force, HMS *Hermes*

El XW767 operó desde el portaaviones HMS *Hermes* hasta que se trasladó a las pistas de aterrizaje improvisadas en la isla Soledad. Este avión formaba parte del segundo lote de Harrier encargado (17 aparatos monoplaza y tres biplaza), y sus características eran las de la configuración inicial del Harrier GR.Mk 1, aunque más tarde se pasó a la configuración Harrier GR.Mk 3 con modificaciones que incluían un morro revisado más largo que albergaba un telémetro láser y un buscador de objetivos señalados.



BAe Vulcan B.MK 2A, Número de serie: XM597, 50º Sqn. Royal Air Force, isla Ascensión

Éste es un bombardero de largo alcance del 50º Sqn., unidad normalmente encuadrada en el Ala de Waddington, ubicada en la base aérea del mismo nombre en Lincolnshire. Este escuadrón fue una de las unidades que participaron en la Guerra de las Malvinas operando desde el aeródromo de Wideawake en la isla Ascensión y que atacaron las instalaciones aéreas argentinas situadas en los alrededores de Port Stanley. Tras haber conseguido sólo un éxito parcial en la segunda misión *Black Buck* contra los equipos de radar argentinos, uno de los cuales fue dañado por un misil AGM-45 Shrike el 31 de mayo, el mismo avión fue utilizado en el tercer ataque realizado el 3 de junio, durante el cual fue destruida una dirección de tiro Skyguard con un misil del mismo tipo. Sin embargo, cuando se dirigía de regreso a la isla Ascensión, la toma de combustible del Vulcan del Cte. Neil McDougall se rompió cuando intentaba alinearse con un avión cisterna Víctor K.Mk 2. Sin combustible suficiente para regresar a su base, McDougall no tuvo otra alternativa más que efectuar un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Río de Janeiro del neutral Brasil, donde el Vulcan y su tripulación quedaron retenidos durante nueve días antes de recibir permiso para regresar a su base.



BAe Víctor K.Mk 2 Número de serie: XL 188, 55º Sqn. Royal Air Force, isla Ascensión

Como indica el emblema pintado en su cola (un círculo blanco dentro del cual está el dibujo en azul de un antebrazo blandiendo una lanza), el XL 188 era un avión cisterna perteneciente al 55º Sqn. de la RAF. Este escuadrón estableció su base en el aeródromo de Wideawake, en la isla Ascensión, durante la Guerra de las Malvinas, al igual que los aparatos similares del 57º Sqn. y de la 232ª Unidad de Transformación Operativa. La base de procedencia de estas tres unidades era la base aérea de la RAF en Marham, en el este de Inglaterra. Cada uno de sus aparatos contaba con tres unidades de manguera y embudo de repostaje: una en la parte posterior del fuselaje inferior y las otras dos alojadas en los *pods* con rayas blancas y rojas situados bajo los paneles exteriores de las alas.



BAe Sea Harrier FRS.Mk 1, Número de serie: ZA 174, 801º Sqn., Fleet Air Arm, HMS *Invincible*

Los cazas polivalentes Sea Harrier del 801º Sqn. del Fleet Air Arm operaron desde el HMS *Invincible* durante la Guerra de las Malvinas. Este avión fue el primero de los 10 aparatos que constituyeron un segundo lote de fabricación de los aviones Sea Harrier FRS.Mk 1 entregado entre noviembre de 1981 y enero de 1984.



Boeing Chinook HC.Mk 1, Número de serie: ZA718, 18º Sqn., Royal Air Force

El ZA718 fue el único de los cuatro helicópteros Boeing Chinook HC.Mk 1 del 18º Sqn. (cuya base estaba normalmente radicada en la base aérea de la RAF de Odiham en Hampshire) que no se perdió al hundirse el buque de contenedores *Atlantic Conveyor*. Como tal, el *Bravo November* fue el único helicóptero de transporte pesado de que dispusieron las fuerzas británicas en las islas Malvinas y tuvo una magnífica actuación en el desempeño de este vital cometido.



Aermacchi MB-339A, Número de serie 4-A-113, 1ª Escuadrilla de Ataque, Comando de la Aviación Naval Argentina

El 4-A-113 fue el cuarto de los 10 ejemplares de MB-339A que el CANA recibió a finales de 1980 para prestar servicio como entrenadores avanzados de armas y vuelo. Estos aparatos fueron encuadrados en la 1ª Escuadrilla de Ataque de la III Escuadra Naval en la BAN Punta del Indio, donde se unieron a los supervivientes de los ocho entrenadores Aermacchi MB-326GB adquiridos para sustituir a los anticuados Grumman F9F-2 Panther. Durante la Guerra de las Malvinas los MB-339A fueron empleados en la configuración de aviones de ataque ligeros desde tres bases situadas en el continente (Almirante Zar, Bahía Blanca y Río Grande) así como desde Port Stanley (Puerto Argentino) en las Malvinas. Cinco de ellos fueron derribados.



Dassault Super Etendard, Número de serie: 3-A-201, 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque, Comando de la Aviación Naval Argentina

El 3-A-201 fue el primero de los cinco Dassault Super Etendard que el Comando de la Aviación Naval Argentina recibió antes de la Guerra de las Malvinas; los nueve aviones que completaban el lote encargado no fueron entregados hasta el final de las hostilidades. Los cinco aviones fueron encuadrados en la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque y no operaron desde el portaaviones ARA *Veinticinco de mayo* como estaba previsto en un principio, sino que lo hicieron desde las bases situadas en tierra BAN Comandante Espora, en Bahía Blanca, y BAN Río Grande. El 3-A-201 no participó en operaciones durante la Guerra de las Malvinas, ya que fue reservado como fuente de piezas de repuesto para mantener en servicio a los otros cuatro aparatos.



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk, Número de serie: 3-A-304, Escuadrilla de Caza y Ataque, Comando de la Aviación Naval Argentina

El 3-A-304 era el cuarto de los 16 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk con que contaba la 3ª Escuadrilla de Caza y Ataque del CANA para realizar misiones de ataque a tierra y antibuque. Este avión había sido mejorado por el fabricante durante los últimos años de la década de los sesenta en Santa Mónica, California, a partir del estándar A-4B, y entregado para prestar servicio embarcado a bordo del ARA *Veinticinco de mayo*. En 1982 el portaaviones fue rápidamente retirado a puerto, y los ocho Skyhawk operativos (complementados por otros dos que fueron restablecidos a condiciones operativas durante el conflicto) operaron desde la BAM Comandante Espora, en Bahía Blanca. Este avión no estuvo entre los tres Skyhawk (3-A-3007, 3-A-312 y 3-A-314) perdidos por el CANA durante la Guerra al ser derribados por los BAe Sea Harrier.



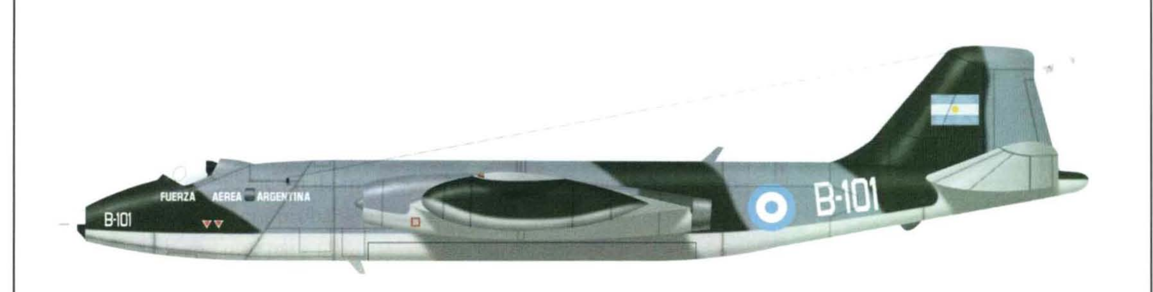
FMA IA 58A Pucará, Número de serie: A-549, Grupo 3 de Ataque, Fuerza Aérea Argentina

El A-549 formaba parte del segundo lote de aviones ligeros de ataque y de lucha de contraguerrillas FMA IA 58A Pucará construidos en Argentina. Este avión operó en las islas Malvinas encuadrado en el Grupo 3 de Ataque de la Fuerza Aérea Argentina, cuya base principal estaba en la BAM Malvinas y en la BAM Cóndor (en Port Stanley y Goose Green, respectivamente), algunos de cuyos aviones fueron destacados a Santa Cruz y a la isla Pebble. Algunos de los 25 aparatos fueron destruidos durante el curso de la guerra, pero el A-549 sobrevivió siendo capturado por los británicos al final de la campaña y enviado al Reino Unido para ser exhibido y para su evaluación.



Dassault Mirage IIIEA, Número de serie desconocido, Grupo 8 de Caza, Fuerza Aérea Argentina

Este Dassault Mirage IIIEA, que lleva en la cola el emblema del Grupo 8 de Caza de la Fuerza Aérea Argentina, operó desde la BAM Comodoro Rivadavia y desde la BAM Río Gallegos durante el curso de la Guerra de las Malvinas (al que aquí vemos "limpio" sin ninguna de las configuraciones posibles con el misil aire-aire de alcance medio R.530 emplazado en el soporte central, ni la combinación de dos misiles aire-aire de corto alcance R.550 Magic y dos depósitos auxiliares de combustible) y era uno de los 17 aparatos encargados por Argentina en agosto de 1970 (dos Mirage IIIDA biplaza junto con 10 Mirage IIIEA monoplaza) y en 1977 (siete Mirage IIIEA).



BAe Canberra B.Mk 62 Número de serie B-101, Grupo 2 de Bombardeo, Fuerza Aérea Argentina

El B-101, entregado el 16 de noviembre de 1970, fue el primero de los 12 BAe Canberra recibidos por la Fuerza Aérea Argentina como respuesta a un pedido efectuado a mediados de 1969 consistente en 10 bombarderos Canberra B.Mk 62 y dos entrenadores Canberra T.Mk 64. En 1981 la FAA encargó también unidades aisladas de las dos variantes producidas mediante la transformación de los antiguos B.Mk 2 y T.Mk 4 de la RAF. En la Guerra de las Malvinas, los bombarderos Canberra fueron utilizados por el Grupo 2 de Bombardeo que operaba desde la BAN Almirante Zar (situada en las afueras de Trelew) y desde la BAM Río Gallegos, situada en la parte continental de Argentina.



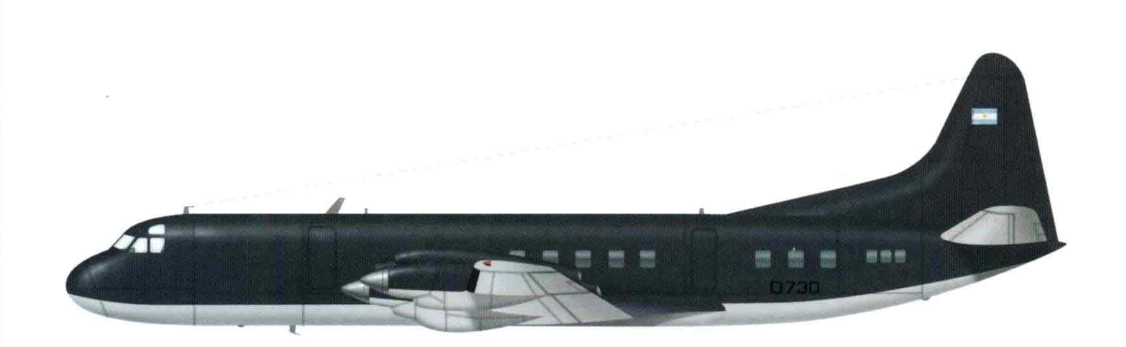
Grumman S-2E Tracker, Número de serie 2-AS-26, Escuadrilla Antisubmarina, Comando de la Aviación Naval Argentina

El Servicio de Aviación Naval (posteriormente Comando de la Aviación Naval Argentina) recibió originalmente seis ejemplares del Grumman S-2A Tracker en febrero de 1962, para realizar misiones de lucha antisubmarina, encuadrados en la 1ª Escuadrilla Antisubmarina que operaba desde tierra, desde la BAN Punta del Indio y desde la BAN Comandante Espora, y después desde el portaaviones ARA *Independencia* y más adelante desde el ARA *Veinticinco de mayo*. Estos seis aviones fueron complementados a partir de 1967 por un solo ejemplar de S-2F que quedó destruido en un incendio en tierra en 1975. A partir de enero de 1978 los cuatro aviones supervivientes fueron relegados a desempeñar cometidos secundarios, ya que su misión principal fue asumida por seis ejemplares de la variante más moderna S-2E del Tracker. Durante la Guerra de las Malvinas, los S-2E de la que ahora era la Escuadrilla Antisubmarina operaron durante un breve período desde el portaaviones *Veinticinco de mayo*, pero principalmente desde las bases situadas en tierra de Bahía Blanca (BAN Comandante Espora) y en Port Stanley (BAM Malvinas) realizando misiones de lucha antisubmarina y de reconocimiento marítimo. El avión ilustrado aquí, el 2-AS-26, era el último de los seis S-2E que entraron en servicio en la Marina argentina.



Learjet 35A, Número de serie: VR-17, I Escuadrón, Grupo Aerofotográfico, Fuerza Aérea Argentina

Al comenzar la Guerra de las Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina contaba con cinco ejemplares del Learjet 35A. Los dos primeros (entregados en 1977, con los números de serie T-21 y T-22) fueron utilizados para comunicaciones y reconocimiento fotográfico; la segunda pareja (entregada en 1980, con los números de serie T-23 y T-24) fue empleada para realizar misiones de calibración de ayudas a la navegación, y el último (entregado en 1981, con el número de serie VR-17) se empleó para calibración de equipos de radio. Este último aparato operó, encuadrado en el I Escuadrón del Grupo Aerofotográfico, desde las bases aéreas BAM Comodoro Rivadavia, BAN Almirante Zar y BAM Río Gallegos, situadas en el continente sudamericano, realizando misiones de reconocimiento y de señalador-guía. Uno de los Learjet 35A fue derribado sobre la isla Pebble por un misil Sea Dart disparado desde el destructor HMS *Exeter* el 7 de junio.



Lockheed L-188PG Electra, Número de serie: D730, 1ª Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil, Comando de la Aviación Naval Argentina

En diciembre de 1973, la Marina de Guerra argentina recibió tres ejemplares del avión de transporte propulsado por cuatro turbohélices Lockheed L-188A Electra de procedencia civil (que más adelante fueron complementados por otro aparato más que sirvió como fuente de piezas de repuesto). Estos aparatos fueron transformados en Argentina a la configuración L-188PF de transporte utilitario, y en 1982 se encuadraron en la 1ª Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil, con base en la BAM Río Grande en Tierra del Fuego, para realizar misiones de transporte.



Westland Lynx Mk 23, Número de serie 3-H-42, 1ª Escuadrilla de Helicópteros, Comando de la Aviación Naval Argentina

El Comando de la Aviación Naval Argentina encargó un total de 10 helicópteros Westland Lynx. Los dos aparatos entregados en septiembre de 1978 eran de la versión Mk 23, pero los ocho siguientes de la versión Mk 87 nunca llegaron a ser entregados. Los dos helicópteros Mk 23 se encuadraron en la 1ª Escuadrilla de Helicópteros para ser desplegados a bordo de los destructores de la clase Tipo 42 ARA *Hércules* y ARA *Santísima Trinidad*, pero durante la Guerra de las Malvinas operaron frecuentemente desde bases situadas en tierra como la BAN Puerto Belgrano. El helicóptero que llevaba el número de serie 3-H-42 quedó destruido el 2 de mayo cuando chocó contra el *Santísima Trinidad*.



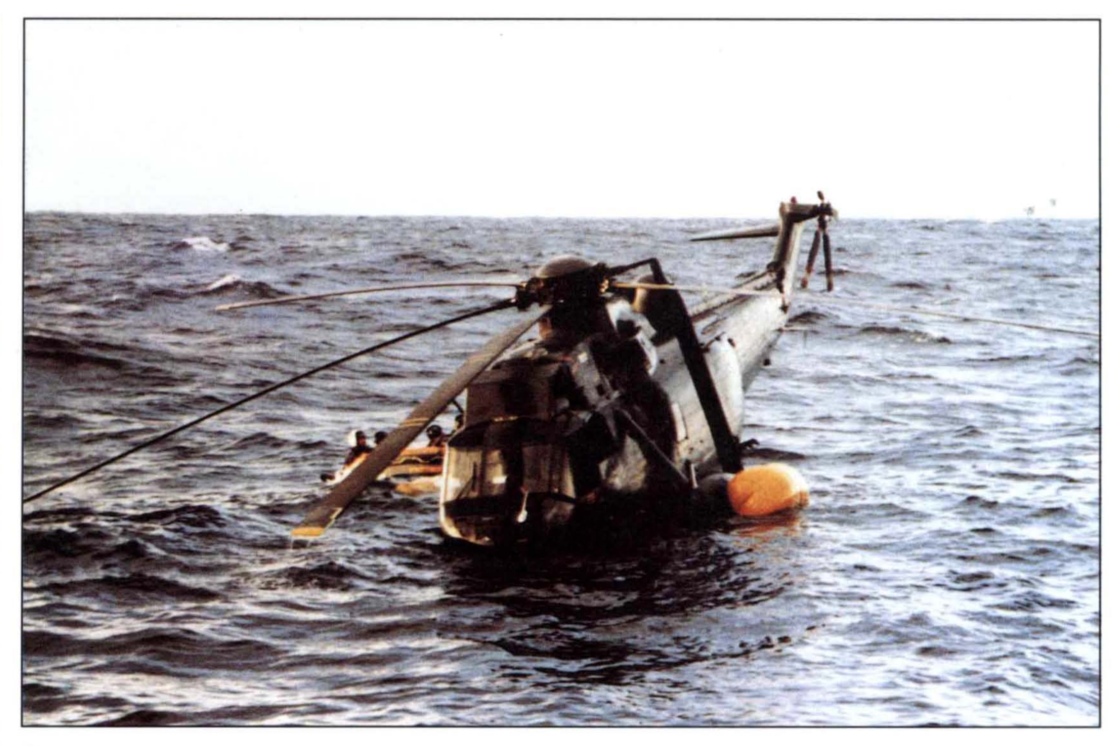
Shorts Skyvan 3M-400-7, Número de serie: PA-52, Prefectura Naval Argentina

El PA-52 fue el tercero de los cinco aviones de transporte utilitario Shorts Skyvan 3M-400-7 recibidos por la Prefectura Naval Argentina (o Guardia Costera) en junio y julio de 1971. Con su posibilidad STOL, estos aviones eran muy adecuados para misiones de comunicaciones dentro de las islas Malvinas y para el transporte ligero entre las bases situadas en el continente y las islas, donde sus principales bases operativas eran la BAM Malvinas (Port Stanley) y la isla Pebble. Dos de los cinco aviones despegaron en las islas Malvinas, perdiéndose ambos en el curso de la contienda (uno durante el bombardeo naval de la pista de rodaje de Port Stanley durante la noche del 3 al 4 de mayo, y el otro fue destruido por un ataque de un comando del SAS contra la isla Pebble el 15 de mayo).

Las operaciones aéreas de larga distancia dependían totalmente de la capacidad de reabastecimiento de combustible en vuelo de la Royal Air Force representadas por los Víctor K.Mk 2, del cual vemos aquí un ejemplar reabasteciendo de combustible en vuelo a un Harrier GR. Mk 3.

El Nimrod MR.Mk 2, equipado con modernos sistemas electrónicos que incluían efectivos sistemas de medidas de apoyo de guerra electrónica como el sistema Loral ARI.18240/1, en lugar del sistema Thompson-CSF del Nimrod MR. Mk 1, era el avión adecuado para la misión de encontrar e identificar cualquiera de los buques de guerra de la Marina de Guerra argentina que pudiesen encontrarse en el mar y, por tanto, que supusiese una amenaza para los buques de la Fuerza de Intervención británica. Este avión se pasó pronto a la configuración Nimrod MR.Mk 2P, equipada con una toma de reabastecimiento de combustible en vuelo situada en la parte superior del fuselaje delantero que le permitía operar con un radio de acción todavía mayor.





Con su tripulación en una balsa salvavidas hinchable con flotadores que le ayudan a mantenerse sobre el agua, vemos a un helicóptero Sea King HAS.Mk 5 que se vio obligado a descender sobre el Atlántico Sur.

Con el telón de fondo del típico terreno de la isla Soledad, soldados argentinos examinan el cráter producido por una sola bomba de 454 kg en la pista de aterrizaje de la BAM Malvinas (Port Stanley) durante la primera misión *Black Buck* realizada por un bombardero Vulcan B.Mk 2 procedente de la isla Ascensión.





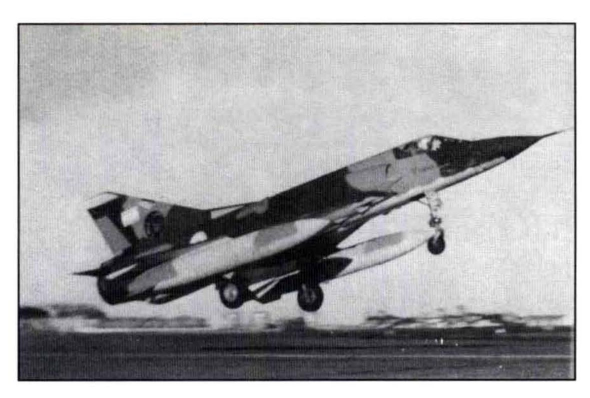
Un helicóptero Chinook HC.Mk 1 transporta un helicóptero de transporte utilitario y antisubmarino Wessex HAS. Mk 3, sin las palas de su rotor principal, desde la plataforma de vuelo de un destructor de la clase County.



Los aviones de combate A-4C del Grupo 4, que al comienzo de la Guerra de las Malvinas llevaban distintivos amarillos en los planos verticales de deriva, los cambiaron a lo largo de la guerra por distintivos de color azul.

A pesar de su fracaso en la Guerra de las Malvinas, el 1A58A Pucará sigue siendo un eficaz avión de combate para misiones de contraguerrilla.





Este Mirage IIIEA del Grupo 8 está despegando para realizar una patrulla aérea de combate armado con un solo misil aire-aire de alcance medio R530E. Esta arma, de guiado radar semiactivo, demostró ser mucho menos eficaz que los misiles guiados por infrarrojos, y por tanto totalmente autónomos, AIM-9 Sidewinder utilizados por los británicos, ya que durante la Guerra de las Malvinas sólo fue disparado uno de estos misiles que no consiguió alcanzar su objetivo porque no se había efectuado un enganche radar adecuado antes de su lanzamiento.

co a la derecha y detrás. Yo estaba intentando enganchar un Sidewinder sobre él, pero el misil no conseguía adquirir el blanco, y por lo tanto, no pude disparar. Cuando estaba a cinco millas su líder lanzó un misil contra mí, pero vi que su trayectoria era divergente y que descendía a mi izquierda. Al mismo tiempo, algo salió del segundo avión; iba tambaleándose, y evidentemente era un misil que había sido mal disparado. En ningún momento me sentí amenazado por ninguno de aquellos dos misiles.

Ahora las dos formaciones volaban a una velocidad de unos 1.600 km/h y Thomas tiró de su palanca de mando para asegurarse de que su Sea Harrier pasaba por encima del Mirage IIIEA, y entonces efectuó un viraje brusco a la derecha en el momento en que el avión argentino pasaba por debajo del suyo. Barton recuerda:

"Mantuve el viraje, sin perderle de vista (a Perona) ni a su líder en ningún momento. Mientras viraba, el Sidewinder empezó a emitir el sonido que indicaba que el blanco había entrado en su ángulo de adquisición. Me alegré de oír aquel sonido, porque confirmaba la posibilidad de alcanzarle y ahora estaba fuera del alcance de mis cañones y se alejaba rápido. Yo sabía que él era más rápido que yo, pero con el Sidewinder enganchado y dentro de alcance estaba seguro de poder alcanzarle".

Barton hizo descender ligeramente el morro de su aparato para situarse por debajo del Mirage IIIEA, que de este modo quedaría con el cielo como fondo, lo cual ayudaría a que el sistema de seguimiento del misil Sidewinder consiguiese el mejor enganche posible sobre su objetivo, y entonces disparó el arma desde el lanzador de su ala derecha.

"Al principio pensé que había fallado. Salió del lanzador y cayó hacia abajo. Era la primera vez que disparaba un Sidewinder, así que su comportamiento en el momento del lanzamiento era nuevo para mí. Me sorprendió que no fuese directamente hacia su objetivo, y el haberlo visto descender bruscamente me desconcertó. Empecé a preguntarme si aquel misil estaba defectuoso. Recorrió aproximadamente media milla (800 m) antes de estabilizar su trayectoria, y después se enderezó y se dirigió directo al blanco en la última media milla. El tiempo de vuelo del misil fue de unos cuatro segundos, y después el Mirage estalló en una bola de fuego brillante de color azul, naranja y rojo".

Barton estaba seguro de que el piloto no pudo haber escapado de la destrucción de su Mirage, pero lo cierto es que Perona se eyectó y después fue rescatado por fuerzas argentinas.

Mientras tanto Thomas continuaba su ataque contra García Cuerva:

"El líder enemigo estaba descendiendo muy rápido hacia la parte superior de la cerrada cubierta de nubes que estaba a 4.000 pies. No estoy seguro de si él sabía dónde estaba yo. Viré para efectuar un descenso vertical hacia él, lo enganché con uno de mis misiles y disparé. El misil se dirigió a toda velocidad tras él y justo antes de que llegase a la nube vi como pasaba cerca de su cola. Después tanto el avión como el misil desaparecieron".

Para aquel momento, los Sea Harrier estaban ya escasos de combustible y dieron por terminado el combate para regresar a bordo del *Invincible*. A Barton se le atribuyó una victoria "confirmada" y a Thomas una "probable".

Después del final de la guerra se supo que a Thomas también se le debería haber atribuido una victoria "confirmada". Activada por su espoleta de proximidad, la cabeza de guerra del Sidewinder disparado por Thomas estalló al lado del avión argentino causándole importantes daños. Con su aparato perdiendo rápidamente el combustible que se escapaba de sus depósitos perforados, Cuerva intentó llegar hasta la BAM Malvinas para efectuar un aterrizaje de emergencia. Sin embargo, cuando se acercaba al aeródromo, soltó sus depósitos auxiliares y los artilleros argentinos, creyendo que se trataba de bombas, abrieron fuego y derribaron al Mirage IIIEA, causando la muerte de Cuerva.



El Harrier GR.Mk3 no estaba en general equipado para llevar misiles aire-aire, pero los aviones del escuadrón Nº 1 desplegado en las Malvinas se adaptaron para transportar misiles Sidewinder y mejorar su autodefensa. Además de los dos Sidewinder y de los dos depósitos auxiliares bajo su ala, este Harrier lleva también dos cañones fijos de tiro a vanguardia Aden de 30 mm en una pareja de pods en paralelo bajo el fuselaje, entre las dos unidades del tren de aterrizaje principal

Los Sea Harrier habían conseguido sus primeras victorias, que pocos minutos después serían seguidas por otras, cuando dos aparatos del 800º Sqn. fueron atacados por los Dagger del Grupo 6 de Caza. Cuando los Sea Harrier pilotados por el Tte. de navío Martin Hale y el Capt. Tony Penfold intentaban situarse en posición de disparo, uno de los cazas Dagger disparó un misil contra el aparato de Hale, que descendió efectuando un abrupto picado para tratar de romper el enganche del misil. Hale vio cómo Penfold derribaba al otro Dagger con un disparo de Sidewinder que detonó cerca de su objetivo. El Dagger estaba herido de muerte y se precipitó en picado hacia el mar mientras se le desprendían fragmentos del fuselaje.

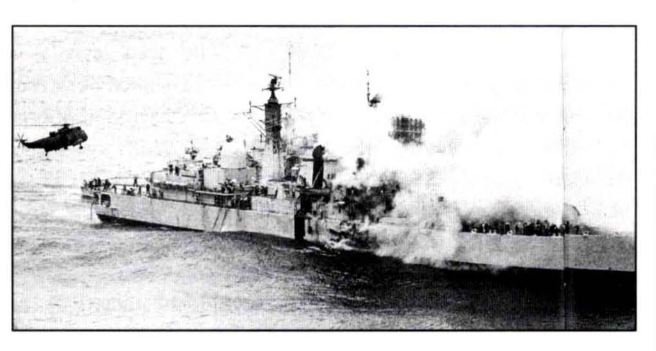
Sólo pocos minutos después del éxito de Penfold, se produjo el siguiente combate protagonizado por los Sea Harrier, cuando el Capt. de corbeta Mike Broadwater y el Tte. de navío Al Curtiss, pertenecientes al 801º Sqn. se encontraron con tres bombarderos Canberra B.Mk 62 del Grupo 2 de Bombardeo que se dirigían a atacar los buques de la Fuerza de Intervención británica. Curtiss derribó uno de los bombarderos con un misil Sidewinder y la pareja de aviones restantes desistió del ataque poniendo rumbo de regreso a su base.

El primer día de combates aéreos sobre las Malvinas había terminado con una decisiva victoria británica, ya que sin que los Sea Harrier de los escuadrones 800º y 801º sufriesen ninguna baja, habían conseguido derribar dos Mirage, un Dagger y un Canberra. Pero nadie creía que los dos escuadrones pudiesen seguir operando sin sufrir bajas ante los cazas Mirage IIIEA de la principal unidad de caza argentina. Sin embargo, lo que no sabían los pilotos británicos, era que la incursión *Black Buck 1*, en la que había sido atacada antes del amanecer la BAM Malvinas el 1 de mayo, iba a provocar una revisión del planteamiento táctico argentino.

La FAA, temiendo que ahora los bombarderos Vulcan pudiesen atacar objetivos estratégicos situados en la parte continental de Argentina, había decidido mantener en reserva a los cazas Mirage IIIEA del Grupo 8 de Caza para defender las bases situadas en el continente. Por lo tanto, la fuerza de Mirage IIIEA pasó prácticamente el resto de la guerra en estado de alerta protegiendo unas bases que, de hecho, nunca fueron atacadas. Además, los Dagger fueron empleados como cazabombarderos, y no operaron sobre las islas Malvinas con misiles aire-aire. Por lo tanto, los pilotos británicos tenían que enfrentarse con muchos tipos de peligro, pero no contra cazas argentinos armados con misiles.

EL EXOCET ENTRA EN ESCENA

Dada la importancia que el misil Exocet tuvo en el desarrollo de la Guerra de las Malvinas, es interesante examinar un poco más de cerca las acciones en las que fue empleada esta arma potencialmente decisiva. La primera de estas acciones fue el hundimiento del destructor *Sheffield* al sudeste de Lafonia el 4 de mayo. A pesar de que sus equipos de a bordo incluían una red de avanzados sensores, el *Sheffield* sólo fue alertado en el último momento de la llegada inminente del misil, y aun así, sólo por detección visual. El impacto del misil, justo por encima de la línea de flotación del costado de estribor (derecho) del destructor, desató un importante incendio que acabó obligando al abandono del buque y que provocó su hundimiento, en el cual 21 hombres de su tripulación perdieron la vida.



Un helicóptero Sea King se aproxima al malherido destructor de la clase "Tipo 42" HMS *Sheffield* después de que un misil antibuque Exocet hiciese impacto en el centro de su costado de estribor (derecha) el 4 de mayo.

En 1979, el CANA había encargado 14 aviones interceptores y de ataque Super Etendard para operar desde portaaviones, junto con un número similar de misiles Exocet. Después del adiestramiento del personal en Francia, las cinco primeras unidades de cada uno de ellos fueron entregadas en la BAN Comandante Espora en Bahía Blanca en noviembre de 1981, y fueron encuadradas en la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque de la 3ª Escuadra Aeronaval. Tan pronto como estalló la crisis de las Malvinas, se aceleró el proceso de adiestramiento de la 2ª Escuadrilla, que era posiblemente el elemento más importante de las fuerzas aeronavales argentinas. Al poco tiempo, Francia rehusó prestar cualquier tipo de asistencia, incluyendo la entrega de más aviones y misiles, pero es probable que Israel prestase ayuda para solucionar los problemas de integración de los aviones con sus misiles. Después de haber alcanzado una capacidad operativa inicial, la 2ª Escuadrilla se trasladó a la BAN de Río Grande entre el 19 y el 20 de abril. Esta base aérea situada en la parte continental de Argentina, era la más cercana a las islas Malvinas, pero a pesar de ello, Port Stanley (Puerto Argentino) quedaba todavía a unos 710 km de distancia a través de las inhóspitas aguas del Atlántico Sur.

El 2 de mayo, el jefe de la 2ª Escuadrilla, Capitán de fragata Jorge Colombo, y su punto, Teniente de navío Carlos Machetanz, subieron a la cabina de sus aparatos para prepararse para su primera misión operativa. En el ataque, que se llevó a cabo utilizando el perfil táctico estándar de todas las misiones de los Super Etendard, participó una pareja de aviones, cada uno de los cuales portaba un misil Exocet en el soporte interior situado bajo el ala derecha y un depósito auxiliar de combustible de 1.100 litros bajo el ala izquierda.

El C-403 fue el tercer Dagger recibido de Israel, y aquí le vemos preparado para despegar de la base aérea de San Julián con dos bombas de 227 kg Mk 82 y tres depósitos auxiliares de combustible desechables.



La misión de los Super Etendard planeada para aquel día estaba coordinada con un ataque a cargo de los aviones de ataque A-4Q Skyhawk embarcados, con el que se pretendía dividir las defensas británicas y conseguir el máximo efecto posible con la maniobra de tenaza prevista. Pero, finalmente, los A-4Q no llegaron a despegar porque las principales unidades de superficie de la Marina de Guerra argentina se retiraron a puerto tras el hundimiento del *General Belgrano* por un torpedo. Así pues, los dos Super Etendard regresaron a Río Grande al no haber conseguido ser respostados en vuelo por un KC-130H.

Dos días después, un SP-2H Neptune avistó y determinó la posición de un objetivo de grandes dimensiones y de dos más pequeños a unos 160 km al sur de Port Stanley (Puerto Argentino). Los 10 pilotos de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque habían decidido anteriormente seguir una rotación para realizar las misiones con los Super Etendard, y el 4 de mayo el turno le correspondía al Capt. de fragata Augusto Bedacartz junto al Tte. de navío Armando Mayora. Tras despegar a las 08:45 horas, los dos pilotos consiguieron llenar sus depósitos de combustible al ser reabastecidos por un KC-130H y a continuación redujeron su altitud hasta volar prácticamente sobre la superficie del mar para evitar ser detectados por el radar británico. La parte inferior de la cubierta de nubes estaba sólo a 500 pies de altura (150 m) y la visibilidad estaba limitada a sólo unos 1.000 m (1.100 yardas) cuando los dos pilotos argentinos volaban hacia el punto donde habían sido localizados los buques británicos, recibiendo información actualizada en ruta del SP-2H. Esto permitió que la posición del buque más grande fuese cargada en el sistema de guiado de los misiles Exocet. Sin ser detectados en absoluto por su objetivo, los dos aviones argentinos ascendieron a una altitud de 130 pies (40 m) para adquirir el objetivo con sus radares, sin conseguirlo, y a continuación volvieron a descender a 50 pies (15 m). Incluso la brevísima activación de los radares de los dos aviones Super Etendard había sido detectada, y el informe del *Sheffield* indicando que había actividad aérea en su zona fue suficiente para que se ordenase el despegue inmediato de dos cazas Sea Harrier.

Cuando habían recorrido ya 45 km (28 millas) más en rumbo hacia su objetivo, los dos aviones argentinos ascendieron brevemente una vez más, y esta vez sus radares lograron encontrar los objetivos, lo cual les permitió actualizar los datos de posición en los sistemas de guiado de los misiles Exocet. Poco después de hacer esto, los dos pilotos argentinos dispararon

La versión A-4Q del bombardero de ataque Skyhawk, que operaba desde el portaaviones *Veinticinco de mayo* y desde bases en tierra, era el avión de combate más potente con que contaba el CANA hasta la llegada del Super Etendard. El CANA recibió 16 de estos aparatos modificados a partir de la versión A-4B estándar, y el que vemos en la fotografía es el penúltimo aparato del lote, que había quedado fuera de servicio en junio de 1973.



sus misiles y ambos activaron sus motores cohete y aceleraron hacia los buques británicos, cuyas identidades no habían sido determinadas. Con sus armas lanzadas en un ataque autónomo, los pilotos viraron con sus Super Etendard y pusieron rumbo de regreso a su base.

Desde una distancia de entre 37 y 56 km (23 y 35 millas), uno de los misiles alcanzó al *Sheffield.* El impacto produjo un boquete de unos 3,05 m por 1,2 m en el interior del buque, y entonces, en palabras del capitán del destructor, se produjo "una explosión breve, seca y no muy grande". La opinión general es que la cabeza de guerra de alto explosivo de 165 kg no detonó y que la explosión fue producida de hecho por la detonación del combustible cohete que no se había consumido. Poco después el *Sheffield* ardía violentamente y fue abandonado, y acabó hundiéndose seis días después mientras se realizaban esfuerzos por mantenerlo a flote.

El segundo Exocet pasó cerca, pero no se enganchó sobre la fragata *Yarmouth,* y acabó cayendo al mar después de haber consumido todo su combustible.

La destrucción y posterior hundimiento del *Sheffield* fueron motivo de gran celebración en Argentina, pero las cosas no iban tan bien a la Escuadrilla de Exploración, de cuyos viejos aviones SP-2H Neptune dependía casi por completo la 2ª Escuadrilla para la detección y localización de objetivos. Los dos últimos SP-2H tuvieron que ser puestos fuera de servicio el 15 de mayo, ya que ya eran casi ineficaces y apenas podían ponerse en vuelo. Entonces, se hicieron algunos esfuerzos sin éxito para utilizar un S-2 Tracker para realizar misiones de localización de objetivos, pero a partir de entonces el CANA tuvo que recurrir a elaboradas conjeturas en sus esfuerzos por encontrar objetivos para sus tres últimos misiles Exocet. Esta circunstancia fue percibida por los británicos, que desarrollaron la táctica de hacer que sus cazas Sea Harrier volasen a una distancia que les llevase dentro del radio de cobertura de los radares argentinos con base en las Malvinas, muy lejos de sus buques de procedencia.

Entonces los argentinos descubrieron que la comparación de varias trazas de aviones hacía posible "calcular a la estima" las posiciones de los portaaviones con un nivel de precisión razonable.

El día nacional de Argentina, el 25 de mayo, dos aviones de combate Super Etendard despegaron para realizar un vuelo siguiendo una ruta indirecta concebida para permitirles acercarse a los buques de la Fuerza de Intervención desde el Norte, una dirección de ataque que los británicos no se esperaban. Cuando los aviones argentinos ascendieron brevemente para localizar sus objetivos, las pantallas de sus radares Agave indicaron la presencia de dos buques grandes y uno pequeño. Los datos de posición fueron introducidos en los sistemas de guiado de los dos misiles Exocet, que fueron lanzados desde una distancia de unos 57 km (35 millas). En el flanco norte de la fuerza de Intervención, el sistema de medidas de apoyo de Guerra Electrónica (ESM) de la fragata HMS *Ambuscade* "escuchó" las transmisiones de los radares Agave y dio la alarma. Es muy probable que el *Hermes,* que era el mayor de los dos portaaviones británicos, fuera el objetivo principal del ataque, pero la rápida reacción del sistema de señuelos británico impidió que los misiles consiguiesen engancharse cuando activaron sus propios radares.

Argentina disponía de sólo cinco misiles AM39 Exocet. Desde Port Stanley (Puerto Argentino) fue disparado también un MM38, que consiguió dañar al HMS *Glamorgan*.



Sin embargo, entonces, uno de los misiles se enganchó sobre el buque de transporte de contenedores *Atlantic Conveyor,* que estaba a sólo 2 millas (3,2 km) del *Hermes*, e hizo impacto contra su costado. El misil atravesó el casco del buque en la zona donde estaban almacenados los vehículos y sus reservas de combustible, provocando un incendio incontrolable al detonar la cabeza de guerra. El buque se incendió por completo y se hundió cinco días después. Las bajas británicas fueron de 12 hombres, y las pérdidas materiales incluyeron un helicóptero Lynx, seis Wessex y tres Chinook, prácticamente todas las tiendas de campaña de las fuerzas terrestres, los repuestos y herramientas para los aviones Harrier y Sea Harrier, sus municiones, incluyendo las bombas de racimo, y las planchas metálicas necesarias para la construcción de una pista de aterrizaje avanzada en la isla Soledad (East Falkland).

El piloto del Super Etendard creyó que el tamaño del eco que aparecía en la pantalla de su radar indicaba la presencia de un portaaviones, lo cual habría sido mucho más grave para los británicos. A pesar de que no fue así, el hundimiento del *Atlantic Conveyor* fue un duro golpe, porque la pérdida de los helicópteros que iban embarcados a bordo de él fue de una importancia crítica y provocó un importante problema de transporte para las tropas británicas en el inhóspito terreno de la isla Ascensión (East Falkland).

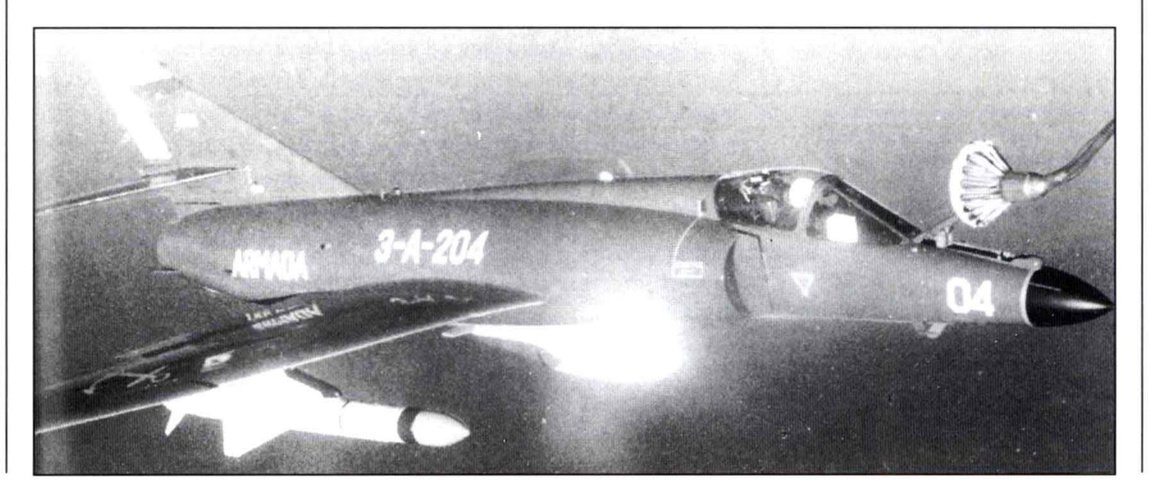
Ahora a las fuerzas argentinas sólo les quedaba un misil Exocet, y se esperaba emplearlo con éxito en otra difícil misión de larga distancia similar a la que había conducido al hundimiento del *Atlantic Conveyor*.

La misión se lanzó el 30 de mayo y en ella participaron dos Super Etendard (el que no llevaba el Exocet actuaba como radar de reserva para el aparato armado con el misil) y cuatro Skyhawk. La lluvia y las nubes bajas contribuyeron a ocultar a los aviones de la posibilidad de detección visual, y después de un intento fallido de elevarse para adquirir el objetivo con el radar, tuvieron éxito en un segundo intento, cuando los radares de los Super Etendard adquirieron un objetivo de gran tamaño contra el cual fue lanzado el único misil Exocet.

Sin embargo, es probable que el misil, después de ser desviado por las contramedidas británicas, agotase su combustible y cayese al mar.

Sin más misiles Exocet, la 2ª Escuadrilla, fue entonces retirada de la acción. Las esperanzas de una eventual victoria estaban empezando a desvanecerse.

En esta imagen vemos al 3-A-204 siendo reabastecido de combustible en vuelo por un avión cisterna KC-130H durante la fase de regreso de la misión en la que se consiguió el hundimiento del *Atlantic Conveyor* el 25 de mayo, que era pilotado por el Tte. de navío Julio Barraza como punto del Capt. de corbeta Roberto Curovilic que pilotaba el otro Super Etendard.



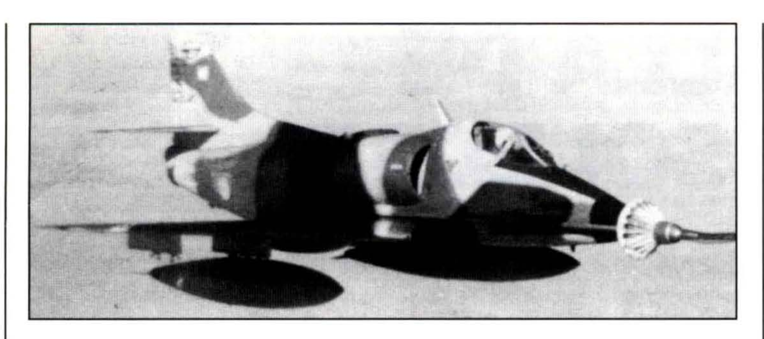
LA BATALLA DE LA ISLA SOLEDAD

Otra baja que se produjo el 4 de mayo, el día en que fue alcanzado el *Sheffield*, fue la del Tte. de navío N. Taylor del 800º Sqn., que perdió la vida cuando su Sea Harrier fue derribado por el fuego de las baterías antiaéreas terrestres durante una incursión contra la BAM Cóndor en Goose Green. A la mañana siguiente dos pilotos del 801º Sqn. fueron declarados desaparecidos, y se cree que sus Sea Harrier habían chocado a baja cota cuando sus dos pilotos buscaban un contacto cerca del casco abandonado del *Sheffield*. Pero aquel día no solamente trajo malas noticias para los británicos, ya que el 4 de mayo la unidad de superficie de la Marina argentina que suponía una amenaza potencialmente mayor, el portaaviones ARA *Veinticinco de mayo,* regresó a puerto, al parecer con problemas de motor, y permaneció allí durante el resto de la guerra. En aquel momento de la Guerra de las Malvinas, los efectivos aéreos embarcados en el buque consistían en 18 aviones de ala fija y cuatro de ala rotatoria compuestos por una variada combinación de aviones de ataque A-4Q Skyhawk y aviones antisubmarinos S-2E Tracker, así como helicópteros medios S-61D Sea King y helicópteros ligeros polivalentes SA.316B Alouette III. La decisión de la Marina argentina de retirar el buque a puerto quizás le salvase de ser destruido por los buques de guerra o por los aviones británicos, pero antes de que eso hubiese llegado a suceder la potencia de sus efectivos aéreos podría haber supuesto un grave peligro para los buques de la Fuerza de Intervención británica. Los aviones de ataque A-4 Skyhawk embarcados en el portaaviones fueron trasladados a la BAN de Río Grande para ser utilizados desde tierra.

A lo largo de los días siguientes, el mal tiempo hizo muy difícil llevar a cabo operaciones de vuelo, pero a pesar de ello, los Sea Harrier de los portaaviones británicos mantuvieron sus patrullas aéreas de combate para prevenir la posibilidad de que los argentinos intentasen aprovechar el



De estos cuatro aviones de combate A-4Q estacionados a bordo del portaaviones ARA *Veinticinco de mayo* el día 1 de mayo, uno está armado con los obsoletos misiles aire-aire AIM-9B Sidewinder como autodefensa en caso de emergencia, mientras que los otros tres están armados cada uno con seis bombas de 227 kg Mk 82 "Snakeeye" de acción retardada.



Poco después de tomarse esta fotografía el 9 de mayo, este A-4C y su piloto, teniente Jorge Farias, del Grupo 4, desaparecieron en circunstancias desconocidas durante una salida contra los buques de la Fuerza de Intervención británica frente a las costas de isla Soledad. Otro A-4C, el C-313 pilotado por el teniente Jorge Casco, se perdió durante la misma misión cuando se estrelló contra los acantilados de la isla de South Jason.

mal tiempo para realizar un ataque en un intento de sorprender a los británicos con la guardia baja.

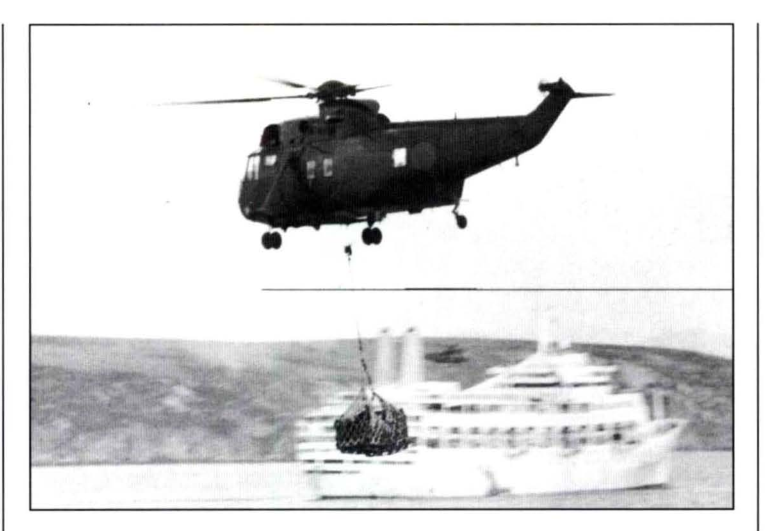
Durante este período el transatlántico *Canberra* zarpó de la isla Ascensión el 8 de mayo, y a partir de tres días después la Fuerza de Intervención pudo disfrutar de las ventajas de la cobertura de largo alcance mejorada que le proporcionó la llegada del 206º Sqn. con sus aviones Nimrod MR.Mk 2P (el sufijo "P" indicaba la toma de repostaje en vuelo que recientemente había sido instalada en estos aviones mejorando significativamente su radio de acción cuando volaban desde el aeródromo de Wideawake).

El 9 de mayo despegaron de la base aérea de San Julián varios aviones de ataque A-4C del Grupo 4 de Caza en un intento por localizar y bombardear los buques de guerra británicos, pero la unidad sufrió sus dos primeras bajas de la guerra cuando dos de sus Skyhawk sucumbieron al mal tiempo en la fase de regreso de sus salidas. Aquel mismo día el Batallón de Aviación de Combate 601 perdió un helicóptero Puma derribado sobre Choiseul Sound por un misil superficie-aire de medio/largo alcance Sea Dart disparado desde el destructor HMS *Coventry,* y los disparos de la artillería naval causaron también daños a un helicóptero UH-1H sobre Moody Brook. Los Sea Harrier del 800º Sqn. atacaron al *Narwhal,* un buque de obtención de inteligencia utilizado por la Marina Argentina, que fue abordado después por miembros del Servicio Especial de Lanchas transportados a bordo de helicópteros Sea King.

Entre tanto, continuaba el bombardeo naval de las posiciones argentinas situadas en los alrededores de Port Stanley (Puerto Argentino), pero durante la jornada del 12 de mayo, el destructor HMS *Glasgow* y la fragata *Brilliant* fueron atacados por los aviones de combate A-4B del Grupo 5 de Caza, y una de las bombas de 227 kg que no llegó a explotar, consiguió, no obstante, dejar fuera de combate al *Glasgow.* El funcionamiento de las espoletas de estas bombas supuso un importante problema para la FAA a lo largo de toda la guerra, ya que las espoletas estaban graduadas para ser lanzadas desde alturas superiores a las que de hecho se utilizaban, y el resultado era que normalmente las bombas no tenían tiempo suficiente para armarse

El 12 de mayo los pilotos del *Grupo 5* creían haber hundido el destructor de la clase Tipo 22 HMS *Brilliant,* y en este A-4B se pintó la silueta de un barco debajo de la cabina. Lo cierto es que el *Brilliant* había escapado sin sufrir daños, aunque durante aquel mismo ataque el destructor de clase Tipo 42 HMS *Glasgow* sufrió daños leves producidos por una bomba que atravesó el buque sin hacer explosión.





Este Sea King HC.Mk 4, fotografiado el 21 de mayo, la fecha en que comenzó el desembarco británico en la isla Soledad, transporta una carga de equipo y suministros colgada del exterior para las tropas de la cabeza de playa en el extremo este de la Bahía de San Carlos. Al fondo está el transatlántico de la compañía P&O *Canberra* que fue utilizado como transporte de tropas durante la campaña y, detrás del buque, se distingue otro helicóptero Sea King.

antes de alcanzar sus objetivos, que escapaban con sólo daños cinéticos en lugar de los que podrían ser producidos por los efectos explosivos y de fragmentación de la bomba. Pero los atacantes pagaron un alto precio por los daños que lograron infligir al *Glasgow,* puesto que dos de ellos fueron derribados por misiles superficie-aire de corto alcance disparados desde el *Brilliant,* un tercer Skyhawk chocó contra la superficie del mar y un cuarto fue derribado por los cañones antiaéreos de 35 mm argentinos. La única baja británica de aquel día fue un helicóptero Sea King del 826º Sqn., que cayó al mar a consecuencia de una avería en el motor.

Mientras esto ocurría, los efectivos para reforzar las fuerzas terrestres estaban saliendo del Reino Unido embarcados en el transatlántico *Queen Elizabeth 2*, que había zarpado de Southampton llevando a bordo a la 5ª Brigada de Infantería y que navegaba rumbo a Georgia del Sur, donde estaba previsto que las tropas serían trasladadas a buques más pequeños y menos vulnerables para, a continuación, ser transportadas a las islas Malvinas.

El 13 de mayo fue suspendida la operación *Black Buck 3,* ya que los vientos frontales habrían hecho extremadamente difícil la misión por la fatiga de las tripulaciones de los bombarderos Vulcan y las enormes cantidades de combustible que habrían sido necesarias, además de las horas de vuelo adicionales que se hubiesen tenido que acumular a los ya agobiados aviones cisterna Víctor.

La noche del 14 de mayo tuvo lugar una acción importante, ya que durante ella se llevó a cabo la inserción en la isla Pebble de un comando del SAS por los helicópteros Sea King del 846º Sqn. Antes de que amaneciese, el 15 de mayo, los miembros de este comando lanzaron un ataque contra la EA Calderón, consiguiendo destruir o dañar seis aviones de combate Pucará así como cuatro aparatos T-34-C-1 de la 4ª Escuadrilla de Ataque y un avión de transporte Skyvan, antes de retirarse sin haber sufrido bajas.

Operando desde la isla Ascensión un Nimrod MR.Mk 2P estableció un récord en una salida operativa, cubriendo unas 8.300 millas (13.355 km) en un tiempo de vuelo de 19 horas y 5 minutos en el curso de una misión para comprobar las posiciones navales argentinas.

Al irse acercando el momento de la invasión, los aviones de combate

Sea Harrier se dedicaron a hostigar a los buques argentinos que navegaban frente a las costas de las islas Malvinas, consiguiendo éxitos el 16 de mayo cuando causaron daños al *Río Carcarona* y al *Bahía Buen Suceso*. Pero, por otro lado, al día siguiente los británicos perdieron dos helicópteros cuando un Sea King HAS MK5 del 826º Sqn. cayó al mar después de que su radar altímetro se averiase en el curso de una operación de búsqueda con sonar, y un Sea King HC.Mk 4 del 846º Sqn fue deliberadamente incendiado y destruido por su tripulación en Agua Fresca, cerca de Punta Arenas, Chile, después de una salida "sin viaje de vuelta" que formaba parte de la operación de inserción de un comando del SAS. El objetivo de esta salida era probablemente el sabotaje de aviones argentinos o más probablemente, para informar de los movimientos de aviones argentinos, en especial de los despegues de los aviones de ataque Super Etendard desde la BAN Río Grande. Las malas condiciones meteorológicas también provocaron la pérdida de un helicóptero Sea King HC.Mk 4 del 846º Sqn. y la muerte de los 21 hombres que iban a bordo: había chocado contra un pájaro cuando trasladaba miembros del SAS desde el *Hermes* al *Intrepid*.

La fuerza anfibia de desembarco británica estableció entonces contacto con la fuerza de combate frente a la costa noroeste de las islas Malvinas, y se fijó la fecha del desembarco para el 21 de mayo en la Bahía de San Carlos, situada en la parte oeste del extremo norte de la isla Soledad. En el curso de las operaciones para desorganizar las defensas argentinas antes de que se lanzase el desembarco, los Harrier GR.Mk 3 del 1er Sqn. llevaron a cabo sus primeras salidas contra las instalaciones de Goose Green, destruyendo un depósito de combustible. El 20 de mayo, toda la Fuerza de Intervención británica puso rumbo para internarse en la región limitada por la zona de exclusión total, y después de que las tropas hubiesen sido trasladadas a sus transportes de asalto se iniciaron los primeros desembarcos de la operación *Sutton*. Poco antes del amanecer del 21 de mayo el 2º de Paracaidistas efectuó el primer desembarco en la Bahía de San Carlos. Era muy probable que los primeros informes de desembarcos británicos provocasen que los argentinos llevasen a cabo un importante esfuerzo por aire y posiblemente también por mar, e incluso por tierra, y en consecuencia los buques de la Fuerza de Intervención se habían aproximado a la Bahía de San Carlos para proporcionar apoyos de fuego naval a las tropas desembarcadas y apoyo antiaéreo (mediante misiles y cañones) contra cualquier intervención de los aviones argentinos. Los buques entraron en la Bahía de San Carlos a cubierto de la espesa niebla, pero a pesar de ello fue-

Los aviones de apoyo próximo Harrier GR.Mk 3 tuvieron que operar inicialmente desde las cubiertas de los portaaviones para apoyar a las fuerzas desembarcadas en la isla Soledad, pero fueron trasladados a una pista de aterrizaje provisional en tierra tan pronto como fue posible, lo cual les permitió un tiempo de reacción más corto para entrar en acción y dejó las cubiertas de los portaaviones libres para las operaciones de los Sea Harrier.





Estaba previsto que los helicópteros ligeros Gazelle AH.Mk 1 realizasen misiones de exploración y de ataque con armas ligeras en apoyo de las tropas desembarcadas en la isla Soledad, así como para ser empleados para la evacuación de bajas, como se ve en la fotografía, pero este modelo tenía la limitación de su ligera estructura y de que su motor tenía una sola turbina, lo cual lo hacía vulnerable al fuego terrestre de armas portátiles.

ron detectados por un bombardero Canberra de la FAA que informó de su posición.

Poco antes de que el ritmo de los acontecimientos empezase a acelerarse en la Bahía de San Carlos con el desembarco de gran número de tropas y la llegada de buques, un Nimrod MR. Mk 2P del 206º Sqn. despegó de la isla Ascensión a primeras horas de la mañana para realizar una salida que iba a establecer un nuevo récord. El avión voló 8.453 millas (13.603 km) para efectuar un reconocimiento de las operaciones navales argentinas, y su tripulación tenía la misión específica de informar de cualquier movimiento que pudiese suponer una amenaza para las fuerzas destacadas en la Bahía de San Carlos. Al mismo tiempo elementos del SAS y del SBS (Servicio Especial de Lanchas) lanzaron ataques de diversión contra las guarniciones argentinas de Goose Green y Darwin situadas al sudeste de la Bahía de San Carlos.

Con los cazas Sea Harrier de la Fuerza proporcionando cobertura superior y realizando patrullas aéreas de combate, los aviones de combate Harrier atacaron una concentración de helicópteros argentinos en Mount Kent, situado al oeste de Port Stanley (Puerto Argentino), desde donde podían transportar refuerzos a la cabeza de playa para oponerse al desembarco británico y a las 08:00 horas consiguieron destruir con el fuego de sus cañones un helicóptero Puma y un CH-47C. Sin embargo, no pasó mucho tiempo hasta que los británicos empezaron también a sufrir bajas: un Harrier GR.Mk 3 que realizaba una misión de reconocimiento armado sobre Port Howard fue alcanzado por un misil portátil superficie-aire Blowpipe, y su piloto, Capt. J. Glover, se salvó eyectándose. Cerca de la cabeza de playa dos helicópteros Aérospatiale Gazelle del Escuadrón aéreo de la 3ª Brigada de Comandos fueron derribados en rápida sucesión durante el curso de una misión de apoyo a una salida de los Sea King. Los pilotos de ambos Gazelle resultaron muertos, e inmediatamente quedó claro que el Gazelle vería limitado su empleo sobre el campo de batalla ya que este helicóptero era muy vulnerable al fuego de las armas portátiles.

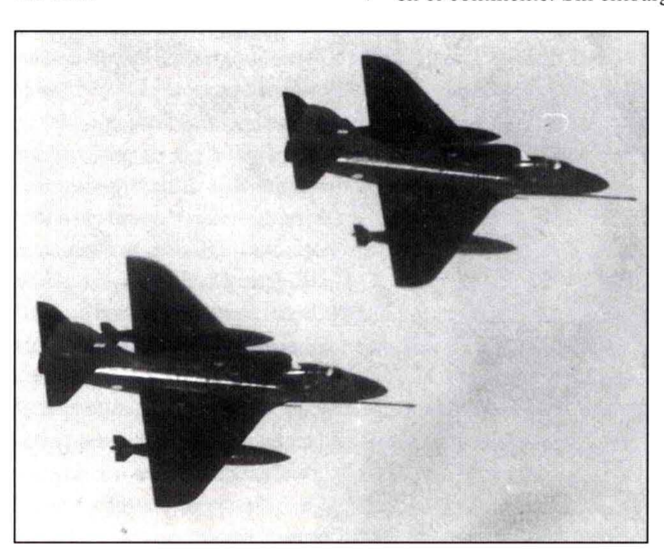
Un avión ligero de ataque Pucará avistó a la Fuerza de invasión aproximadamente a las 10:00 horas del 21 de mayo, y poco después otro Puca-

rá fue destruido por un misil portátil superficie-aire Stinger disparado por un miembro de un comando del SAS. Después un solitario Aermacchi MB-339A atacó a la fragata HMS *Argonaut,* consiguiendo sólo causarle daños leves. Para entonces la noticia del desembarco había llegado al mando argentino en el continente, donde rápidamente se lanzó una operación aérea más ambiciosa y determinada. El primer ataque procedente de las bases situadas en el continente alcanzó la Bahía de San Carlos a las 10:25 horas, cuando los Skyhawk A-4B del Grupo 5 de Caza y los cazas Dagger del Grupo 6 de Caza aparecieron en escena. La llegada de estos aviones no fue detectada ni visualmente ni por el radar y, por lo tanto, consiguieron realizar efectivos ataques sin oposición contra el *Antrim* y el *Argonaut,* que quedaron fuera de combate. La única baja sufrida por los argentinos durante aquel ataque fue un Dagger que cayó al mar tras ser alcanzado por un misil superficie-aire Seawolf disparado desde el *Brilliant.*

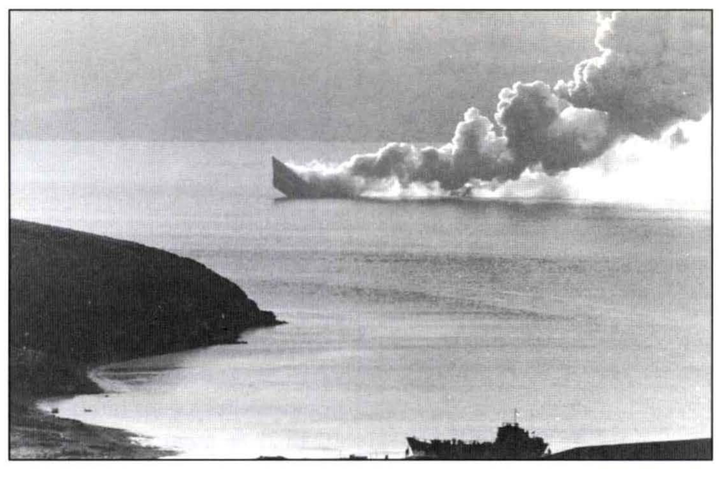
Las acciones aéreas británicas sobre la cabeza de desembarco se vieron dificultadas por la circunstancia de que los dos portaaviones británicos se habían retirado hacia el Este, fuera del alcance de los ataques directos argentinos. Con ello se había conseguido que los buques estuviesen más seguros, pero también significaba que, en ausencia de capacidades de reabastecimiento de combustible en vuelo, los aparatos ingleses debían operar desde dos buques que se encontraban a una gran distancia de la Bahía de San Carlos. Sin disponer de aviones de alerta temprana aerotransportada, y por lo tanto sin cobertura aérea radar, los barcos británicos que apoyaban el desembarco tenían que depender para la alerta contra incursiones aéreas de los radares de exploración de los buques posicionados como estaciones de radar para este propósito. Por lo tanto, estos buques quedaban muy expuestos a los ataques aéreos, y aproximadamente a las 12:00 horas la fragata HMS *Ardent* fue atacada por aviones Pucará pertenecientes al Grupo 3 de Ataque, uno de los cuales fue derribado sobre Lafonia al ser alcanzado por los disparos de cañón de 30 mm de un Sea Harrier del 801º Sqn. El siguiente ataque contra las unidades navales se produjo una hora después, y estuvo protagonizado por los aviones de ataque A-4 de los Grupos de Caza 4 y 5 con base en el continente. Sin embargo, para entonces, los portaaviones británicos habían conseguido aumentar el número de cazas Sea Harrier disponibles para realizar misiones de patrulla aérea de combate, y aunque uno de los A-4 infligió algunos daños al *Ardent,* otros dos fueron derribados por los misiles AIM-9L Sidewinder lanzados por los cazas Sea Harrier del 800º Sqn.

La tercera incursión aérea lanzada aquel día desde el continente llegó a las 14:35 horas cuando los Dagger del Grupo 6 de Caza realizaron un ataque volando a baja altura, con su aproximación enmascarada a la detección por las alturas que rodean la Bahía de San Carlos. A pesar de ello, un Dagger fue derribado cuando realizaba la pasada para atacar su objetivo por parte de un Sea Harrier del 800º Sqn. Otro Dagger causó más da-

Dos aviones de combate A-4B Skyhawk del Grupo 5 se disponen a entrar en la fase final de su aproximación al objetivo sobre las islas Malvinas o sus alrededores después de haber llenado sus depósitos de combustible gracias a la ayuda de un avión cisterna KC-130H.



ños al *Ardent* y destruyó el helicóptero Lynx embarcado a bordo del buque. Quince minutos después, una segunda oleada de aviones argentinos fue atacada por los cazas Sea Harrier del 801° Sqn. que derribaron a los tres aparatos con sus misiles Sidewinder.

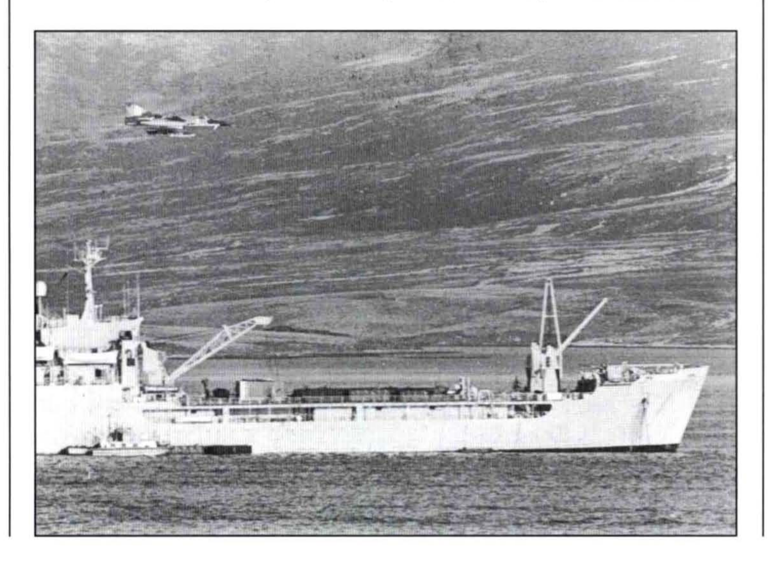


La proa de la fragata de clase Tipo 21 HMS *Antelope* se levanta sobre la superficie del mar mientras el buque en llamas se hunde el 24 de mayo en la Bahía de San Carlos. El día anterior este buque había sido alcanzado por dos bombas de 454 kg que le dañaron en sus secciones de proa y popa respectivamente, pero habían sido lanzadas desde una altura tan baja que ninguna de ellas había llegado a armarse. El buque fue abandonado temporalmente, pero cuando el equipo de desactivación de explosivos trabajaba para desactivar la bomba de la sección de popa, explotó y provocó un incendio en el buque. Una explosión posterior partió el barco en dos, y éste se hundió al día siguiente.

Pese al coraje y la determinación con que había realizado sus ataques, la primera serie de ellos protagonizados por los aviones de la FAA con base en el continente no consiguió obtener muchos resultados concretos, en gran parte a causa del mal funcionamiento de las bombas que lanzaron. Estas bombas eran armas anticuadas de unas características inadecuadas, o eran armas más modernas cuyas espoletas estaban inadecuadamente graduadas.

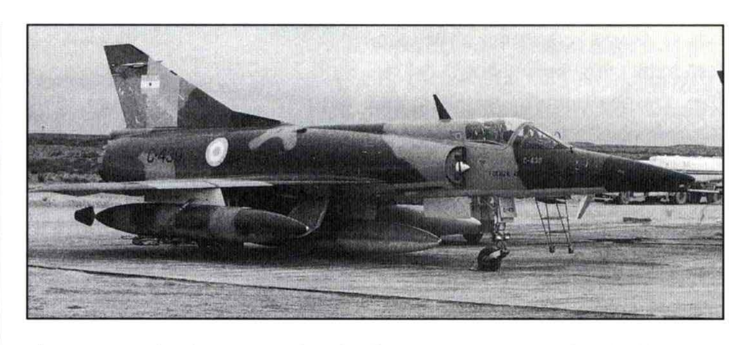
En aquel momento el CANA empezó a hacer sentir su presencia. A las 15:10 horas aviones de ataque A-4Q de la 3ª Escuadrilla de Caza y Ataque lanzaron su primer ataque, esta vez con bombas de espoleta retardada en lugar de bombas de caída libre. El primer objetivo del ataque fue de nuevo el *Ardent*, y en esta ocasión la desafortunada fragata sufrió graves daños, a consecuencia de los cuales se hundió al día siguiente. El equilibrio fue ligeramente compensado, por lo que respecta a los británicos, por el hecho de que los cazas Sea Harrier del 801° Sqn. derribaron dos de los Skyhawk y causaron graves daños a un tercero, cuyo piloto, antes de acabar eyectándose tras haber intentado aterrizar, había intentado llegar a la BAM Malvinas en Port Stanley (Puerto Argentino) en lugar de intentar el largo vuelo de regreso al continente sobre el mar.

Al final del 21 de mayo, las fuerzas aéreas argentinas habían perdido 12 aviones de combate y dos helicópteros, y cuatro de sus pilotos habían muerto, mientras que las bajas británicas durante el mismo período ascendieron a un Harrier y tres helicópteros, con dos pilotos muertos. No



Un Dagger efectúa una pasada baja sobre el buque de desembarco HMS *Sir Bedivere* en la Bahía de San Carlos durante el ataque del 24 de mayo contra los buques británicos que apoyaban el desembarco del 21 de mayo. El avión es uno de los que formaban parte de la primera oleada de atacantes de aquel día compuesta por cuatro aparatos, que consiguieron escapar sin demasiados problemas, y probablemente sea el C-431 pilotado por el capitán Carlos Maffeis.

Los Dagger C-430 y C-419, cuyo empenaje de cola es apenas visible en segundo plano, fueron los dos aviones derribados por el Sea Harrier del 801º Sqn. del Capitán de corbeta Auld el 24 de mayo.



obstante, en términos generales, las fuerzas aéreas argentinas habían conseguido destruir una fragata, dejar fuera de combate a un destructor y causar daños a otras tres fragatas.

El 22 de mayo se produjo una pausa en los combates aéreos a consecuencia del mal tiempo sobre el continente, lo cual supuso una ventaja para los británicos, que gracias a ello pudieron desembarcar más hombres, equipos y suministros mientras los Harrier atacaban la BAM Cóndor situada en las afueras de Goose Green.

El ritmo vertiginoso de las operaciones aéreas se reanudó el 23 de mayo, a partir de las 10:30 horas, cuando una patrulla aérea de combate de Sea Harrier avistó helicópteros argentinos que intentaban transportar suministros sobre la isla Soledad. Los pilotos del 801º Sqn. realizaron varios ataques contra los helicópteros, y consiguieron derribar un Augusta A 109A y dos Pumas. Pero hasta la tarde de aquel día no se produjeron los primeros ataques contra los buques británicos que se encontraban en el Estrecho de San Carlos (Falkland Sound), cuando, poco antes de las 14:00 horas los A-4 Skyhawk del Grupo 5 de Caza alcanzaron a la fragata HMS *Antelope*. El buque sufrió algunos daños durante el ataque, pero después de que éste hubo terminado fue herido de muerte cuando una bomba sin explosionar que estaba en el interior de su casco detonó cuando se estaba intentado desactivarla. Durante la incursión un misil superficie-aire lanzado desde un buque británico derribó un A-4B, y en el curso de un ataque posterior un Sea Harrier del 800º Sqn. derribó un Dagger argentino.

Sin embargo, a primeras horas de la tarde de aquel mismo día los británicos sufrieron la pérdida de un Sea Harrier del 800º Sqn. cuando se estrelló contra la superficie del mar y estalló, poco después de haber despegado para realizar una misión de bombardeo por rebote.

El 25 de mayo los británicos sufrieron una de las más lamentables pérdidas de sus unidades navales. El destructor HMS *Coventry* fue atacado por los aparatos de los Grupos de Caza 4 y 5 mientras actuaba como estación de radar al oeste de las islas Malvinas. El buque consiguió derribar a dos de sus atacantes (dos Skyhawk A-4B y A-4C) con misiles superficie-aire Sea Dart, pero fue alcanzado a su vez y se hundió poco después. El fuego naval británico derribó un tercer Skyhawk en la Bahía de San Carlos.

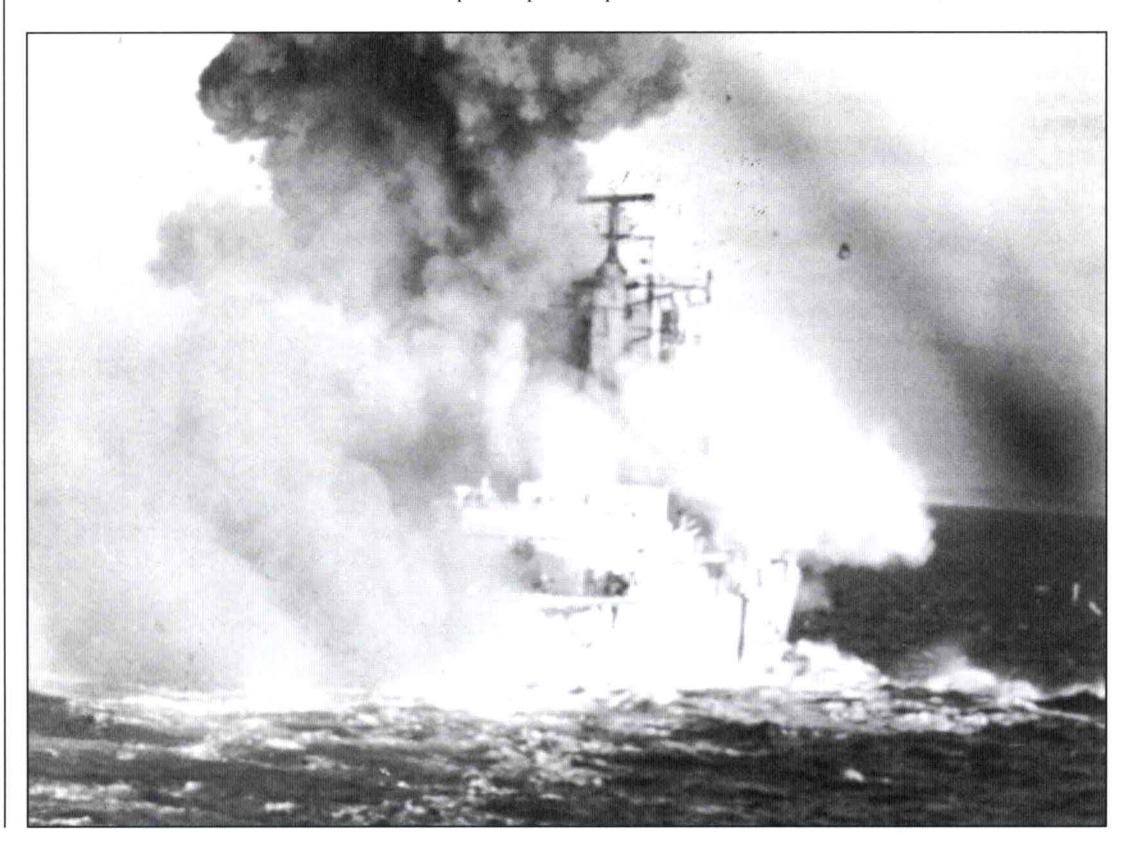
El 27 de mayo las fuerzas británicas habían afianzado su cabeza de playa, y ahora todo estaba dispuesto para que el 2º de Paracaidistas emprendiese la ofensiva inicial hacia Goose Green. Poco antes, la guarnición argentina de Goose Green había sido reforzada por el transporte aéreo de refuerzos del 12º Regimiento del Ejército argentino desde Mount

Kent. Por esta causa los combates del 27 de mayo por la captura de Goose Green fueron más duros de lo que habrían sido en otras circunstancias, y las tropas terrestres sólo pudieron contar con la ayuda limitada de las capacidades de apoyo próximo de los Harrier. En una de esas salidas, el aparato del comandante R. Iveson fue alcanzado sobre Goose Green, y tuvo que eyectarse. Iveson consiguió ocultarse de los argentinos durante tres días hasta que fue localizado y rescatado por un helicóptero Gazelle del Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada de Comandos. A lo largo de aquel período otros ataques argentinos contra los buques británicos recibieron un trato muy severo ya que los atacantes perdieron un A-4B que fue derribado por disparos de cañón, dos aviones Pucará fueron derribados por disparos de armas portátiles y un MB-339A cayó víctima de un misil superficie-aire Blowpipe cuando intentaba atacar a los buques británicos y a las tropas desembarcadas.

El 28 de mayo fue una fecha notable en la historia de la Guerra de las Malvinas, ya que aquel día los aviones Pucará llevaron a cabo el único ataque con Napalm de la campaña (que no tuvo éxito). Aquel mismo día se produjo también el derribo de un helicóptero Westland Scout AH.Mk 1 del Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada de Comandos por un Pucará durante el curso de una misión de evacuación de bajas.

Los británicos seguían considerando que los medios aéreos argentinos desplegados en la BAM Malvinas en Port Stanley (Puerto Argentino) podían suponer a largo plazo una amenaza para el avance británico a través de la isla Soledad (East Falkland), y por esta razón fueron enviados a la isla Ascensión dos bombarderos Vulcan adaptados para emplear los mi-

Los cinco destructores lanzamisiles de la clase Tipo 42 asignados a la Fuerza de Intervención británica debían proporcionar una capacidad polivalente que incluía la defensa a alturas medias de los dos portaaviones contra los ataques aéreos, pero dos de ellos fueron hundidos por los ataques aéreos argentinos: el HMS *Coventry* y el HMS *Sheffield*, y también fue dañado el HMS *Glasgow*. Aquí vemos al *Coventry* lanzando una nube de humo tras ser alcanzado por las bombas lanzadas por un A-4B el 25 de mayo.



siles antirradar AGM-45 Shrike con vistas a llevar a cabo la destrucción del radar del cual dependían los argentinos para utilizar el aeródromo. El siguiente esfuerzo para inutilizar la BAM Malvinas fue una misión de bombardeo convencional, pero esta salida, denominada *Black Buck 4*, tuvo que ser suspendida cinco horas después de que los Vulcan hubiesen despegado, a causa de una avería en la unidad de manguera y embudo de reabastecimiento en vuelo de uno de los esenciales aviones de apoyo Víctor.

En la isla Soledad, el 45° de Comandos y el 3° de Paracaidistas salieron de la cabeza de playa de San Carlos y emprendieron, bajo unas condiciones meteorológicas extremadamente adversas, una épica marcha hacia Port Stanley (Puerto Argentino) pasando por Douglas y la ensenada de Teal. Estas unidades constituían el elemento norte del avance por dos ejes de progresión de las fuerzas británicas hacia Port Stanley, y el elemento sur estaba encabezado por el 2° de Paracaidistas que avanzaba desde Goose Green. Donde más se necesitaba el apoyo aéreo a cargo de los aviones de combate Harrier del 1^er^ Sqn. era en la zona de los alrededores de Mount Kent, pero se vio severamente restringido por las pésimas condiciones meteorológicas. La falta del adecuado apoyo de helicópteros se tradujo en que el avance tuvo que hacerse a la manera antigua: a pie, y los helicópteros disponibles se emplearon para transportar cantidades limitadas de refuerzos y suministros y para la evacuación de bajas. Para aquel momento la resistencia aérea argentina sobre las islas se había reducido hasta quedar prácticamente anulada, y aunque los cazas Sea Harrier seguían proporcionando cobertura aérea a los buques británicos y a las tropas que avanzaban con su limitada capacidad de apoyo aéreo, era una tarea fácil para los pilotos navales. A pesar de ello, un Sea Harrier se perdió el 29 de mayo en un accidente, y tres días después un misil superficie-aire Roland derribó otro Sea Harrier, cuyo piloto consiguió ponerse a salvo

Con un helicóptero Wessex en vuelo estacionario en segundo plano, vemos a este Gazelle AH.Mk 1 del 656º Sqn. sobre la isla Soledad armado con un lanzador múltiple de cohetes aire-superficie SNEB de 68 mm.

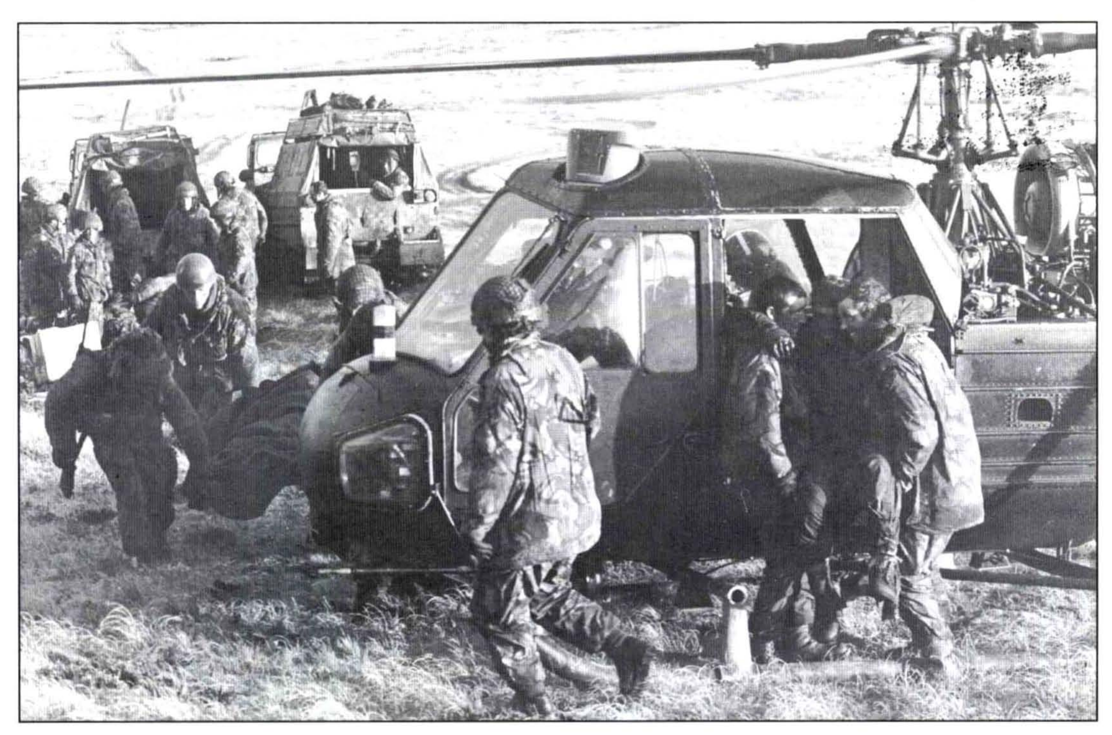


La protección de las tropas desembarcadas contra los ataques aéreos argentinos se confió a los misiles superficie-aire de baja cota Blowpipe, que eran disparados por un combatiente individual, y a los doce lanzadores cuádruples de misiles Rapier de la Batería T del 12º Regimiento de Defensa Aérea de la 3ª Brigada de Comandos.



Uno de los helicópteros que estaba técnicamente obsoleto en la Guerra de las Malvinas era el Scout AH.Mk 1, el hermano en el ejército británico del Wasp HAS.Mk 1 de la Royal Navy, dotado con un equipamiento distinto y con un doble patín en lugar de tren de aterrizaje de cuadriciclo. El Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada de Comandos tenía 11 helicópteros Gazelle y 6 Scout. Aquí vemos cómo las bajas son embarcadas a bordo de un Scout.

eyectándose, pero pasó muchas horas en el mar antes de ser rescatado por un helicóptero Sea King del 820º Sqn. Uno de los éxitos británicos de aquella fase fue la destrucción de un C-130E del Grupo 1 de Transporte Aéreo que fue derribado por un Sea Harrier del 801º Sqn. el 1 de junio, después de que el lento avión de transporte despegase de la BAM Malvinas en una misión para localizar e identificar a las unidades navales británicas. Todavía se produjeron algunos ataques aéreos contra los buques británicos, como podía deducirse de la misión del Hércules, pero el 29 de





En esta imagen tomada en el aeródromo de Wideawake, en la isla Ascensión, puede verse a un Vulcan B.Mk 2 llevando un misil antirradar AGM-45 Shrike pintado con un sencillo camuflaje. Dos de las tres misiones *Black Buck* realizadas por los Vulcan tuvieron como objetivo las instalaciones de radar argentinas de la isla Soledad.

mayo los argentinos sufrieron la pérdida de un Dagger derribado por un misil superficie-aire de baja cota Rapier disparado por un lanzador emplazado en tierra, y al día siguiente dos aviones de combate A-4C pertenecientes al Grupo 4 de Caza fueron derribados por misiles superficie-aire Sea Dart disparados desde el destructor HMS *Exeter.*

A pesar de haber recibido importantes envíos de armas procedentes de Israel y de la llegada de aviones ecuatorianos, peruanos y uruguayos, a Argentina le fue imposible adquirir más ejemplares del misil Exocet, los cuales habrían sido probablemente la única arma que podría haber ganado la guerra para Argentina destruyendo o dañando los dos portaaviones de los cuales dependían por completo las fuerzas británicas que habían desembarcado en las Malvinas o se encontraban en sus alrededores.



La carencia de helicópteros pesados de transporte, a excepción de un solo Chinook de doble rotor, se tradujo en que el rápido movimiento táctico tuvo que ser realizado con todos los medios disponibles. Este Scout AH-Mk 1 lleva, además de su tripulación de dos hombres, una camilla para la evacuación de bajas en el lado derecho de su tren de aterrizaje principal y cuatro soldados en la parte trasera de la cabina, uno de los cuales tiene medio cuerpo asomado por la puerta de la izquierda.

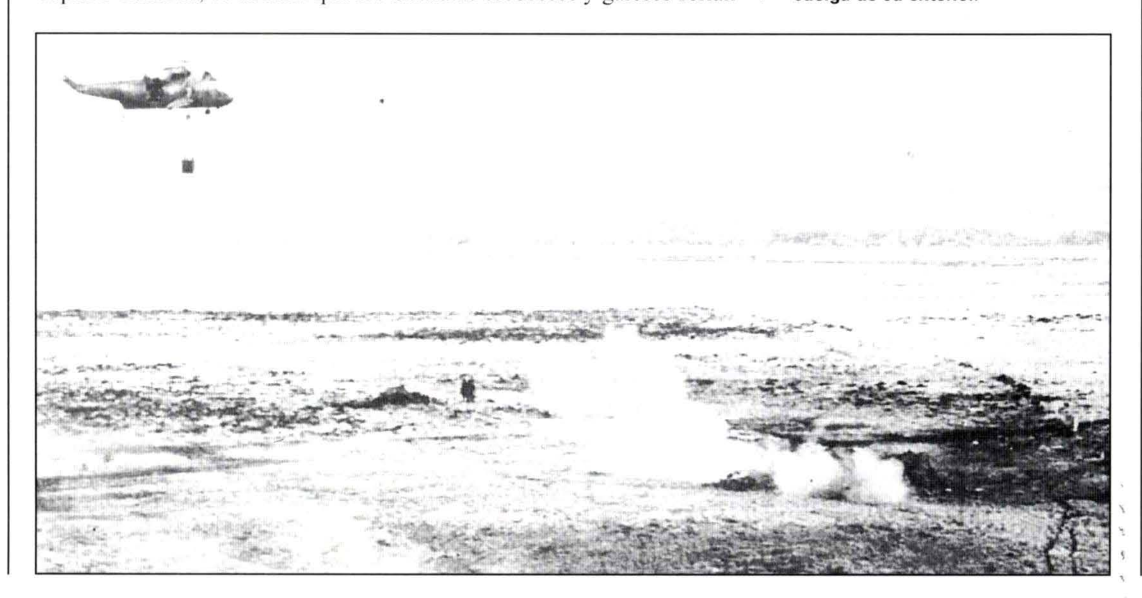
LA SUPERIORIDAD AÉREA TOTAL BRITÁNICA

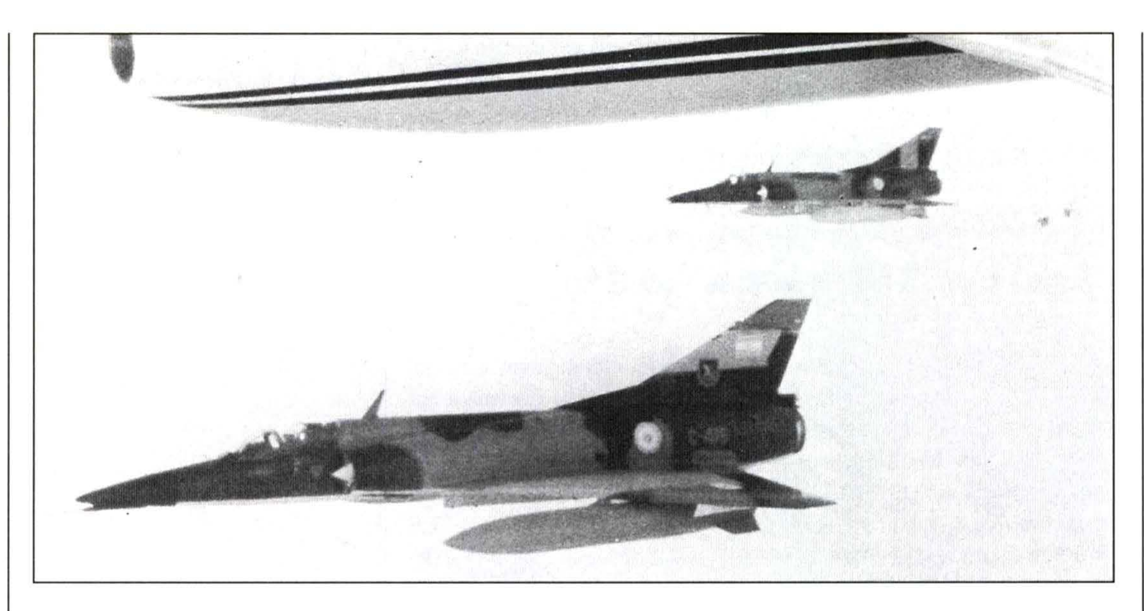
Los ataques aéreos argentinos cesaron hasta el 8 de junio, en gran parte a consecuencia del mal tiempo que también afectaba a las operaciones de los Harrier que debían apoyar el avance británico por tierra. La situación británica empezó a mejorar a partir del 2 de junio, con la apertura de una base de operaciones avanzada en Puerto San Carlos que permitió que algunos aviones se trasladasen a esta base en tierra, eliminando la necesidad de realizar vuelos sobre el mar y aumentando también el tiempo que los Harrier podían invertir sobre sus objetivos.

La primera misión antirradar realizada por un bombardero Vulcan equipado con misiles Shrike fue la denominada *Black Buck 5* que se llevó a cabo el 31 de mayo, pero el ataque sólo consiguió causar daños mínimos. La operación *Black Buck 6* que tuvo lugar el 3 de junio logró un éxito algo mayor, ya que consiguió dañar una dirección de tiro Skyguard, pero después de que se rompiese su toma de repostaje en vuelo el Vulcan no tuvo más opción que poner rumbo a Río de Janeiro, en Brasil, donde quedó internado durante nueve días antes de ser liberado.

Al comienzo del mes de junio, la 5ª Brigada de Infantería desembarcó en San Carlos y, bajo la supervisión del General de División Jeremy Moore, Comandante de la Fuerza terrestre, los británicos iniciaron el movimiento de elementos del 2º de Paracaidistas de la zona de Goose Green a Fitzroy y Bluff Cove, unos pequeños enclaves situados al suroeste de Port Stanley (Puerto Argentino). Dado que sólo se disponía de un helicóptero Chinook, se decidió que los Guardias escoceses y galeses serían

Un Sea King HAS Mk 2, uno de los muchos helicópteros antisubmarinos utilizados como aparatos de transporte, vuela sobre una batería de obuses ligeros de 105 mm L118A1 mientras transporta una carga de suministros que cuelga de su exterior.





Dos de los cinco cazas Dagger que atacaron a la fragata de la clase Rothesay HMS *Plymouth* el 8 de junio fotografiados desde el Learjet 35A que se encargó del señalamiento para apoyar la misión durante el vuelo de regreso a Río Grande. Entre el 1 de mayo y el 13 de junio, los Dagger del Grupo 6 efectuaron 133 salidas del total de las 160 planeadas, en 88 de las cuales se produjeron combates en los que fueron derribados 11 de ellos, causando la muerte de cinco pilotos, mientras que los otros seis consiguieron ponerse a salvo eyectándose.

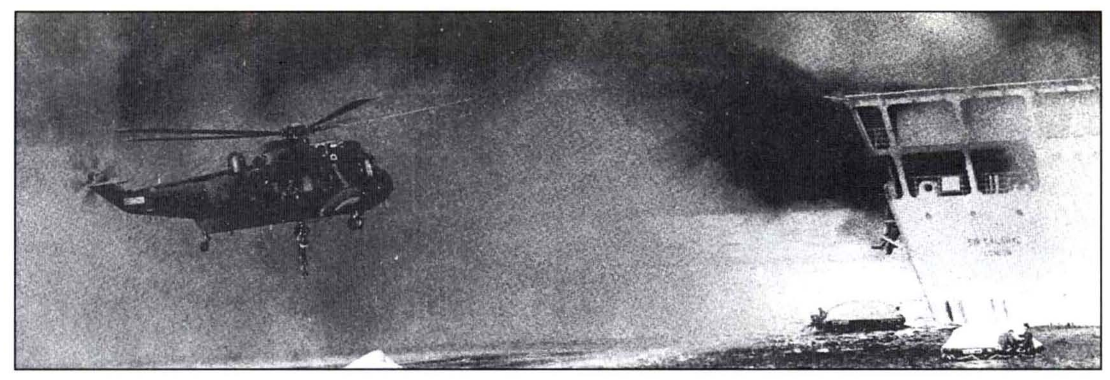
trasladados a tierra por barco. No era posible proporcionar ningún tipo de cobertura aérea, el paso hasta Fitzroy carecía de ninguna cobertura natural, y allí estaban las posiciones argentinas con una línea de tiro despejada que dominaba el punto de desembarque seleccionado en Port Pleasant. Los buques de desembarco *Fearless* e *Intrepid,* junto con los buques de apoyo de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristram,* fueron utilizados para trasportar a los hombres hasta el eje de avance sur hacia Port Stanley.

Las fuerzas argentinas de la zona, inevitablemente, informaron del desarrollo de los acontecimientos, y se planeó una importante acción contra los barcos y sus tropas embarcadas. El 8 de junio el tiempo había mejorado, y ello facilitó al mando argentino el planeamiento de varias oleadas de ataques.

En la primera de estas oleadas, el Grupo 5 de Caza debía lanzar ocho de sus A-4B de ataque escoltados por seis cazas Dagger pertenecientes al Grupo 6 de Caza, junto con cuatro cazas Mirage IIIEA del Grupo 8 de Caza en una incursión previa sobre la zona de San Carlos para atraer la atención de la patrulla aérea de combate compuesta por los cazas Sea Harrier. Los problemas que surgieron durante el reabastecimiento de combustible en vuelo redujeron la fuerza de A-4B de ocho a cinco aviones, pero estos llegaron a la zona del objetivo a las 13:50 horas y atacaron con bombas a los dos buques de apoyo de desembarco, varias de las cuales alcanzaron al *Sir Galahad*. Las explosiones fueron seguidas por un incendio devastador, que causó la muerte de 43 hombres de los Guardias Galeses, y 7 marineros, y heridas graves a muchos más. El otro buque de apoyo al desembarco, el *Sir Tristram,* también resultó gravemente dañado en aquel ataque.

Los británicos pusieron en marcha inmediatamente una importante operación de rescate, en la cual los helicópteros Sea King del 825º Sqn. desempeñaron un papel decisivo. Este escuadrón, con sus helicópteros antisubmarinos Sea King HAS.Mk 2, rápidamente adaptados a la configuración de transporte, había llegado poco tiempo antes a las islas Malvinas para aliviar la carga de trabajo del totalmente agobiado 846º Sqn.

Por otra parte, mientras atravesaban el Estrecho de San Carlos (Falkland Sound) los cazas Dagger que escoltaban a los A-4B se encontraron



Un helicóptero Sea King se acerca centímetro a centímetro hacia la popa en llamas del HMS *Sir Galahad* incendiado frente a Fitzroy el 8 de junio. El operador de rescate del helicóptero está al extremo del cable situado bajo el helicóptero mientras el piloto intenta utilizar la turbulencia producida por las palas del rotor para que las balsas de salvamento hinchables se separen del buque.

a la fragata *Plymouth* en una situación al descubierto y la atacaron infligiéndole daños suficientes para dejarla fuera de combate. Todos los aviones argentinos regresaron a salvo a sus bases al terminar una operación que debe reconocerse como un importante éxito argentino.

El ataque del segundo día estaba previsto para las 16:45 horas, y en él participaron cuatro A-4B del Grupo 5 de Caza cuya misión era atacar a los buques británicos, junto con cuatro A-4C del Grupo 4 de Caza que llevarían bombas contra-personal, protegidos por una escolta de cazas Mirage IIIEA. Pero la primera incursión había alertado a los británicos de la posibilidad de que los argentinos repitiesen sus ataques, y ahora las defensas estaban en un estado de alerta alto. Así pues, aunque uno de los A-4B consiguió destruir una lancha de desembarco del *Fearless* entre Fitzroy y Goose Green, los cazas Sea Harrier del 800° Sqn. derribaron rápidamente tres aviones argentinos sobre Choiseul Sound. Los aviones del Grupo 4 de Caza escaparon pero no consiguieron infligir daños, y los cazas Mirage IIIEA, cuyos pilotos conocían perfectamente la ventaja táctica de que disponía la combinación de los Sea Harrier y el misil Sidewinder, no sintieron la tentación de entrar en combate.

A lo largo de los cuatro días siguientes las unidades aéreas británicas se dedicaron de lleno a ayudar a la 3ª Brigada de Comandos y a la 5ª Brigada de Infantería a alcanzar su línea de partida curvilínea para el ataque contra Port Stanley (Puerto Argentino), con el cual se pensaba que probablemente se pondría fin a la campaña con una total victoria británica. El 12 de junio, los hombres del 3° de Paracaidistas libraron una pequeña acción muy costosa para ocupar el Monte Longdon, situado hacia el extremo norte del frente, y justo a su derecha, los hombres del 2° de Paracaidistas avanzaron hasta Wireless Ridge. En el extremo sur del frente, el 1° de Guardias Galeses y el 42° de Comandos ocuparon el Monte Harriet, y en el centro de la línea, el 45° de Comandos y el 22 ° del SAS ocuparon Two Sisters y Murrel Heights respectivamente.

La mejoría del tiempo significaba que ahora los Harrier de la RAF podrían realizar más salidas de apoyo próximo. El 10 de junio se utilizó por primera vez en la campaña una bomba guiada por láser, pero no tuvo éxito a consecuencia de problemas con el señalamiento por láser de la posición defensiva argentina que era su objetivo previsto.

Cuando se estaban ultimando los preparativos para el asalto final, el 12 de junio, el destructor *Glamorgan*, cuya misión era proporcionar apoyos de fuego naval a las tropas terrestres, resultó gravemente dañado por un misil MM.38 Exocet, la versión lanzada desde tierra del misil anti-



Con los armeros en primer plano preparándose para cargar las bombas en un Harrier GR.Mk 1, el único helicóptero Chinook HC.Mk 1 del 18º Escuadrón, conocido comúnmente como *Bravo noviembre*, desciende una carga colgada de su exterior en la esquina trasera de babor de la cubierta de vuelo del portaaviones HMS *Hermes*.

buque aire-superficie AM.39 Exocet, y durante la misma acción fue destruido su helicóptero Wessex HAS.Mk 3. Poco después de que esto sucediese, Port Stanley fue sacudido por las detonaciones en el aire de las bombas lanzadas por un Vulcan que realizaba la misión *Black Buck 7*, última de la serie. Aquel mismo día, un helicóptero Wessex HU.MK 5 del 845º Sqn. participó en una arriesgada incursión contra el edificio del ayuntamiento de Port Stanley. Se creía que en aquel momento los mandos superiores argentinos de las fuerzas en las islas estaban celebrando una conferencia en aquel edificio. La misión estuvo a punto de ser cumplida a la perfección, con la excepción de que uno de los misiles filodirigidos aire-superficie (AS12) disparados por el Wessex alcanzó la comisaría de policía próxima al edificio del ayuntamiento y el otro no llegó a alcanzar objetivo alguno.

Pero los británicos no fueron los únicos que lanzaron ataques audaces de tipo no convencional, ya que al día siguiente aviones de combate A-4B pertenecientes al Grupo 5 de Caza llevaron a cabo un ataque contra el Cuartel General de la 3ª Brigada de Comandos en Mount Kent. En la base de San Julián había dos escuadrillas de cuatro aviones en estado de alerta, a la cual se habían trasladado desde la base de Río Gallegos, y desde allí salieron para llevar a cabo la única misión de apoyo próximo realizada por el Grupo 5 durante la guerra.

En términos generales, los 48 Skyhawk que intervinieron en la Guerra de las Malvinas (26 A-4B, 12 A-4C y 10 A-4Q) consiguieron éxitos considerables pero tuvieron que pagar un alto precio por ello: habían conseguido hundir un destructor, dos fragatas, un buque de desembarco y una lancha de desembarco, pero al hacerlo habían perdido a 22 de los suyos. En estas bajas se incluían los ocho aparatos derribados por los Sea Harrier, siete por los misiles superficie-aire de los buques británicos y los disparos de los cañones antiaéreos (uno de ellos por disparos "amigos") y tres que se estrellaron contra tierra o en el mar.

Sólo cuatro pilotos de Skyhawk consiguieron ponerse a salvo eyectándose, lo cual se debió en gran parte a la muy baja cota a la que operaban los aviones. El ataque no consiguió resultados importantes, y la mayoría de los



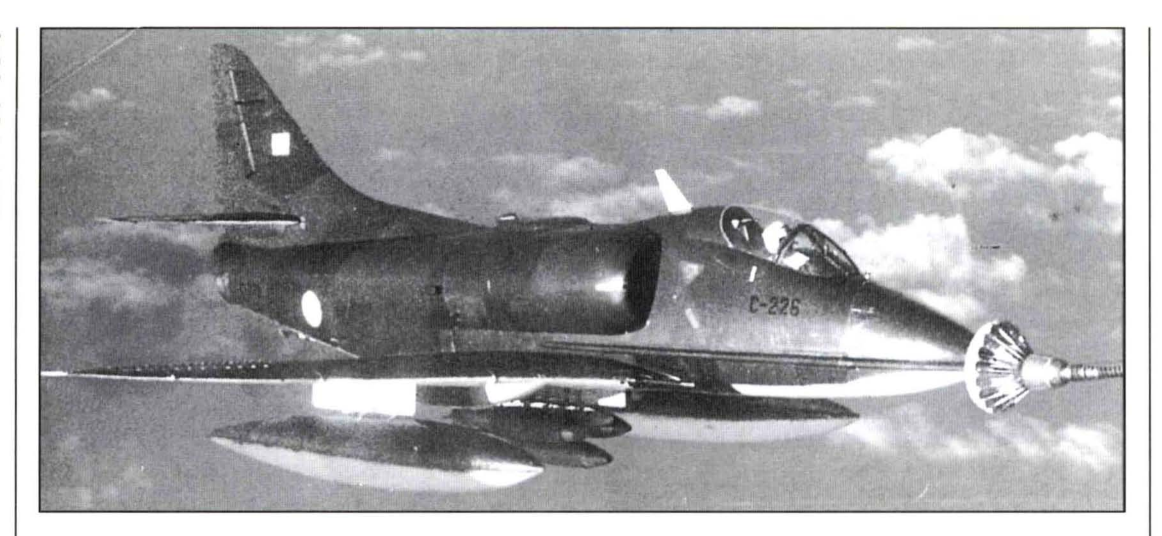
En esta imagen se ve, asistida por la fragata de la clase Tipo 21 HMS *Avenger* y con su silueta recortándose frente a un helicóptero Sea King en vuelo estacionario, a la fragata de clase Rothesay HMS *Plymouth* tras haber sido gravemente dañada el 8 de junio cerca de Fitzroy por los aviones de combate Dagger del Grupo 6 operando en configuración de cazabombarderos con un Learjet 35A como señalador. Cinco de los seis Dagger que despegaron de la base aérea de Río Grande, llevando cada uno de ellos dos bombas de 227 kg atacaron al *Plymouth*, alcanzando al buque con cinco de las ochos bombas que lanzaron contra él. Ninguna de ellas llegó a explotar, pero un proyectil de cañón de 30 mm alcanzó la popa y provocó la explosión de una carga de profundidad que causó el incendio.

Skyhawk sufrieron algún tipo de daños al ser alcanzados por los disparos antiaéreos de las armas emplazadas en tierra, a pesar de lo cual todos los aparatos consiguieron regresar a su base. Aquel día también se produjo la última incursión de bombardeo argentina cuando, a las 22:55 horas, un Canberra B.Mk 62 del Grupo 2 de Bombardeo fue derribado sobre Mount Kent por un misil superficie-aire Sea Dart disparado desde el destructor *Exeter*.

El 12 y el 13 de junio tuvieron lugar algunos de los más encarnizados combates terrestres de la contienda, cuando el 2º de Paracaidistas, apoyado por helicópteros Scout armados con misiles AS.11, atacó Wireless Ridge en el norte. Más al sur, soldados del 2º de Guardias Escoceses, del 1º de Guardias Galeses y del 1/7 de Gurkas fueron transportados por helicóptero al Monte Harriet que era la base de partida del ataque contra la Montaña Tumbledown. Para este esfuerzo final se dispuso de un apoyo aéreo relativamente abundante, y aproximadamente a las 12:00 horas los Harrier realizaron el primer ataque con éxito de la campaña en el que se empleó una bomba guiada por láser al destruir el puesto de mando de una compañía argentina en Tumbledown, que había sido señalado por láser por un controlador aéreo desde tierra. En otro ataque que tuvo lugar poco después también se consiguió utilizar esta arma con éxito destruyendo una pieza argentina de 105 mm en Moody Brook, Los combates alrededor de la Montaña Tubledown continuaron hasta el 14 de junio.

Port Stanley y la reducida zona de tierra a su alrededor estaban entonces totalmente aisladas por las tropas británicas por el Oeste y por mar, por el Norte, Este y Sur. A mitad de aquella jornada, el *Hermes* lanzó dos aviones de combate Harrier para llevar a cabo un bombardeo con bombas guiadas por láser contra Sapper Hill, situado al sudoeste de Port Stanley, pero poco antes de su inicio los ataques fueron suspendidos al informarse que en Port Stanley habían empezado a aparecer banderas blancas. A las 23:50 horas el Comandante argentino firmó el documento de rendición preparado por los británicos, poniendo oficialmente fin a los combates que de hecho habían cesado a primeras horas de la tarde del 14 de junio.

El resultado favorable de la guerra para los británicos fue debido en última instancia al empleo de la potencia naval apoyada por la potencia aérea. Esto había permitido a la Fuerza de Intervención desembarcar fuerzas terrestres altamente cualificadas en la isla Soledad en el momento adecuado de la campaña, y después apoyar sus operaciones en tierra con el fuego naval y ataques aéreos.



Este A-4B del Grupo 5, pilotado por el teniente Araras, fue fotografiado cuando era reabastecido de combustible en vuelo cuando se dirigía a atacar a las fuerzas británicas desembarcadas cerca de Fitzroy el 8 de junio. Más tarde, durante aquella salida, el C-226 fue derribado sobre Choiseul Sound por un misil aire-aire AIM-9L Sidewinder disparado desde el Sea Harrier FRS.Mk 1 pilotado por el capitán Morgan, perteneciente al 800º Sqn. Araras resultó muerto.

A lo largo de toda la guerra las líneas de comunicación y abastecimiento de las cuales dependían por completo los británicos se alargaron hasta un grado extraordinario, y el hundimiento de un solo buque de transporte, el ciertamente gran buque de contenedores *Atlantic Conveyor*, provocó una escasez de medios que puso en evidencia la estrechez de los márgenes logísticos entre los que operaban las fuerzas británicas.

Los portaaviones *Hermes* e *Invincible* desempeñaron un papel determinante en el desarrollo y en el carácter de las operaciones tanto en mar como en tierra, ya que sin la potencia aérea proyectada desde estos buques, el desembarco en la Bahía de San Carlos y el posterior avance hacia Port Stanley no se habrían podido llevar a cabo.

La absolutamente vital defensa aérea fue proporcionada por los Sea Harrier, a pesar de la ausencia de cualquier sistema de alerta temprana aerotransportado que podría haber colocado a los cazas en una posición táctica superior. Entre el 1 de mayo y el 14 de junio, los cazas Sea Harrier efectuaron un total de 1.335 salidas, de las cuales unas 1.135 fueron patrullas aéreas de combate, disparando a lo largo de ellas 27 AIM-9L Sidewinder de los cuales 24 alcanzaron sus objetivos, derribando 19 aviones argentinos, entre los cuales estaban 11 unidades de los muy similares cazas supersónicos Mirage IIIEA y Dagger. Los Sea Harrier también derribaron otros seis aviones enemigos con los disparos de sus cañones de 30 mm.

En términos generales los aviones de la serie Harrier demostraron su alta fiabilidad y también su gran capacidad de encajar daños en combate. A consecuencia de ello, pocos de estos aviones se perdieron como consecuencia directa de los ataques argentinos. Los sistemas de misiles superficie-aire británicos, de los cuales dependía en gran parte la defensa contra los ataques aéreos argentinos, demostraron generalmente tener una menor capacidad, principalmente a consecuencia de la dificultad de dispararlos con ángulos de elevación bajos cuando había buques propios en la zona: el misil Sea Dart derribó siete aviones y el Seawolf dio cuenta de otros tres aparatos y, posiblemente, de un misil Exocet. Los Rapier lanzados desde tierra y los misiles portátiles Stinger y Blowpipe derribaron un avión enemigo cada uno.

La Guerra de las Malvinas sirvió también para confirmar a los británicos la importancia del helicóptero para llevar a cabo una amplia variedad

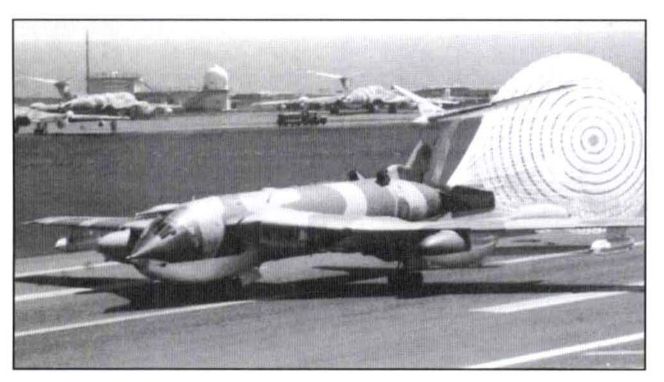


El C-212 era un A-4B del Grupo 5 pilotado por el Tte. Luis Cervera el 13 de junio durante la última misión de los Skyhawk argentinos durante la Guerra de las Malvinas. En el curso de esta salida estuvo a punto de derribar un helicóptero Sea King HC.Mk 4 del 840º Sqn.

Las salidas de larga distancia realizadas desde la isla Ascensión a las islas Malvinas habrían sido imposibles sin la ayuda de los aviones cisterna Víctor K.Mk 2 de los escuadrones 55 y 57. Una típica misión *Black Buck* requería 10 salidas de los aviones cisterna (para repostar en vuelo a cinco bombarderos Vulcan) en la fase de ida y dos o tres salidas (para el reabastecimiento de un Vulcan) en la fase de regreso.

de cometidos. Esta circunstancia se hizo especialmente evidente después del hundimiento del *Atlantic Conveyor* junto con el cual se hundieron tres de los cuatro helicópteros Chinook pesados de transporte de dos rotores desplegados para la campaña con todos sus repuestos, herramientas especiales, manuales etc. Esa pérdida significó que el único de estos aparatos que ya se encontraba en el teatro de operaciones tuvo que continuar la lucha solo, haciendo milagros de transporte bajo las condiciones más adversas y sin ninguna posibilidad de disponer de repuestos ni de que se efectuase un mantenimiento adecuado. Por suerte, los británicos disponían de un eficaz helicóptero de transporte medio con el Sea King, que no había sido diseñado para esta misión y que, con la excepción de la variante Sea King HC.Mk 4, apenas estaba configurado para esos cometidos. A pesar de todo los helicópteros Sea King acumularon más de 4.600 horas de vuelo durante la campaña, a lo largo de las cuales fueron empleados en un gran número de misiones, incluyendo la evacuación de bajas (más de 400 vuelos de un total de 2.253 salidas realizadas desde el 1 de mayo).

A causa de la amenaza que representaban los submarinos de la Marina de Guerra argentina, los buques de la Fuerza de Intervención tuvieron la suerte de disponer de dos escuadrones de helicópteros antisubmarinos Sea King al completo, que podían ser empleados –como así sucedió– para otras misiones, y también estaban apoyados por varios helicópteros Lynx, Wasp y Wessex pertenecientes a las escuadrillas de diversos buques.



La RAF tuvo que servirse de sus capacidades de reabastecimiento en vuelo de combustible a lo largo de las dos mitades de las líneas de comunicación británicas, es decir, los tramos entre el Reino Unido y la isla Ascensión, y entre ésta y las islas Malvinas.

Durante el conflicto, los bombarderos Vulcan que estaban a punto de ser retirados definitivamente del servicio, fueron equipados a toda prisa con una toma de repostaje en vuelo, y se realizaron adaptaciones similares a los aviones de transporte Hércules y a

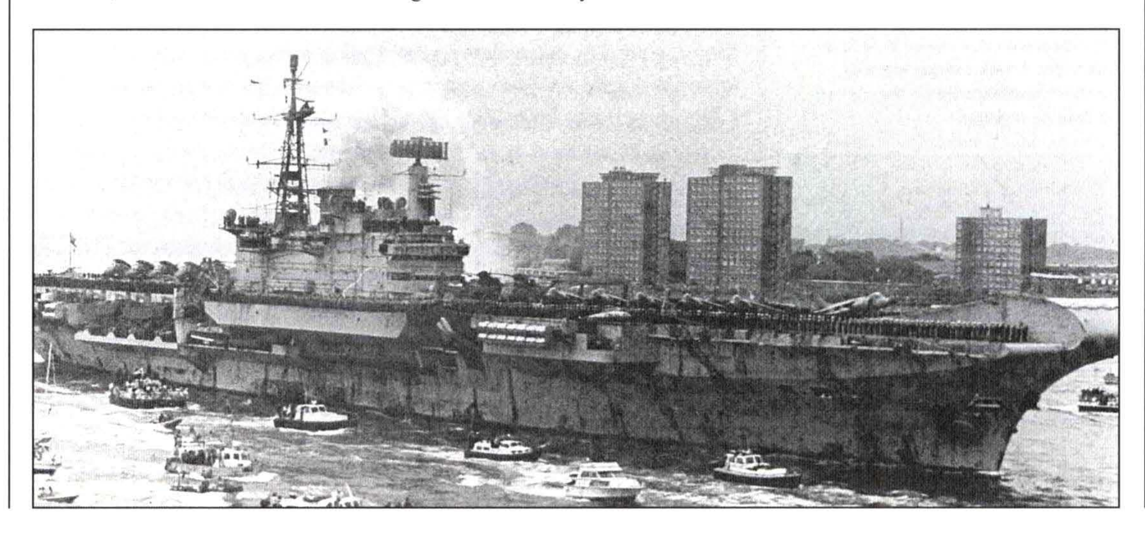


los aparatos de patrulla marítima Nimrod, lo cual se llevó a cabo en unos plazos que habrían sido totalmente impensables bajo las condiciones de tiempo de paz. La misión de reabastecer en vuelo a los aviones británicos durante los vuelos de larga distancia recayó sobre los aviones cisterna Víctor de los Escuadrones 55° y 57°, que realizaron más de 600 salidas (sólo seis de ellas fueron abortadas a causa de problemas en sus equipos) efectuando más de 3.000 horas de vuelo. En el Fleet Air Arm la situación fue totalmente distinta, ya que carecía totalmente de capacidad de repostaje en vuelo y, por tanto, fue preciso anular varias misiones en las que el alcance era un factor crítico.

Los Hércules de las unidades de transporte de la RAF acumularon 13.000 horas de vuelo, a lo largo de las cuales realizaron, a partir del 16 de mayo, un total de 44 operaciones de lanzamiento de cargas en paracaídas para reabastecer a la Fuerza de Intervención, durante las cuales tuvieron que ser repostados en vuelo, muchas de ellas recorriendo distancias extremadamente largas. Los Harrier de apoyo próximo de la RAF, que necesitaron repostar en vuelo para llegar hasta el *Hermes* desde la isla Ascensión, realizaron 126 salidas a lo largo de 3 semanas y media.

Los armeros del 800º Sqn. a bordo del HMS *Hermes* se disponen a cargar un misil aire-aire de corto alcance AIM-9L Sidewinder en el soporte subalar izquierdo de un Sea Harrier FRS.Mk 1.

El HMS *Hermes*, con signos evidentes de desgaste por los combates, regresa a Portsmouth tras su participación en la Guerra de las Malvinas.



A partir del momento en que el gobierno de Margaret Thatcher decidió responder a la ocupación argentina de las islas Malvinas, se demostró una extraordinaria capacidad para el diseño, evaluación, fabricación o improvisación, e instalación de equipos adicionales en gran número de tipos de aviones.

Con la perspectiva del tiempo transcurrido, está claro que la decisión de la Junta argentina de intentar arrebatar las islas Malvinas al Reino Unido estaba basada, más que en un planteamiento militar, en una iniciativa política, probablemente influida por el hecho de que cualquier intento de reconquistar las islas requeriría recorrer 12.875 km desde el Reino Unido y contar con los apoyos necesarios a lo largo del viaje. A pesar de ello, los británicos decidieron luchar, y la campaña puso de manifiesto, aún sin tener en cuenta el factor de la moral ni la deficiente instrucción de las Fuerzas argentinas, que la mayoría del material utilizado por éstas era notablemente inferior al empleado contra ellas por los británicos.

En su mayoría, los aviones de combate argentinos estaban obsoletos y andaban escasos de piezas de repuesto. El carácter de la campaña, especialmente después de la retirada del *Veinticinco de mayo*, hacía que sus aviones tuviesen que operar al límite de su alcance, sin contar con ningún sistema efectivo de contramedidas electrónicas y, por lo general, sin disponer de armamento defensivo, para poder transportar el máximo de carga ofensiva; factor que fue exacerbado por los frecuentes fallos de las armas. A pesar de ello, y del cada vez mayor número de bajas, los pilotos argentinos demostraron su valor y pericia para llevar a cabo sus ataques, consiguiendo obtener notables éxitos contra buques de guerra modernos. Además, tripulaciones, tanto militares como civiles, siguieron realizando vuelos en los aviones de transporte a la BAM Malvinas en Port Stanley hasta las últimas fases de la guerra. Los aviones de combate de la FAA acumularon un total de 2.782 horas de vuelo, los aparatos de transporte 7.719 horas de vuelo, y otros tipos de aviones, incluyendo aviones civiles, 1.953 horas de vuelo. Se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se llevaron a cabo 445, pero sólo 280 de ellas consiguieron alcanzar sus objetivos.



El equivalente en el CANA del helicóptero antisubmarino Westland Sea King era el Sikorsky S-61D-4 Sea King. Un lote inicial de cuatro de estos helicópteros fue entregado para utilización puramente naval, mientras que un quinto aparato fue terminado con un interior para transporte de personalidades. El H-31 (o con mayor propiedad el 4-H-31) fue el primero de estos helicópteros puramente navales, y durante la Guerra de las Malvinas fue utilizado por la 2ª Escuadrilla de Helicópteros para prestar servicio embarcado y desde tierra.

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

La pequeña pero fascinante guerra que estalló entre el Reino Unido y Argentina en 1982 por la posesión de las islas Malvinas fue, probablemente, la última guerra "colonial" en que intervinieron los británicos. La Guerra de las Malvinas, que comenzó con la ocupación argentina de las islas y terminó con la total reafirmación de la soberanía británica sobre ellas y sus dependencias, fue una lección objetiva que demostró la superioridad de unas fuerzas profesionales reducidas, pero bien equipadas y altamente motivadas, sobre unas fuerzas posiblemente superiores pero peor equipadas y deficientemente instruidas, compuestas principalmente por soldados de reclutamiento forzoso. La clave del éxito británico fue la rapidez con que los británicos consiguieron y después mantuvieron la superioridad aérea sobre las islas y las aguas que las rodeaban, con su pequeña fuerza de aviones de combate STOVL Sea Harrier, que operaban desde dos portaaviones. Aunque subsónicos, los Sea Harrier y sus misiles aire-aire Sidewinder componían una combinación superior a la de las fuerzas argentinas con sus aviones de combate supersónicos y subsónicos armados con armamentos más anticuados, y esta ventaja fue acentuada por la mayor pericia táctica de los pilotos británicos. Los pilotos argentinos combatieron haciendo gala de una considerable habilidad y con tremendo coraje, y consiguieron varios grandes éxitos contra los buques de guerra británicos, pero al final no pudieron evitar el desembarco de las fuerzas británicas y la campaña terrestre que le siguió, lo cual acabó en una total derrota de las fuerzas argentinas.



